

Monthly Bulletin
OF THE
Bureau
OF
American Republics

INTERNATIONAL UNION OF AMERICAN REPUBLICS.

JOSEPH P. SMITH, DIRECTOR.

DECEMBER, 1897.

WASHINGTON, D. C., U. S. A. :
GOVERNMENT PRINTING OFFICE.

1897.

Compañía Americana de Fundidores de Tipos

Capital, \$4,000,000

Esta Compañía posee y tiene en operación las principales fundiciones de tipos de los Estados Unidos, tales como las famosas conocidas con los nombres siguientes: MacKellar, Smiths & Jordan Type Foundry; Jas. Conner's Sons; Boston Type Foundry; Dickinson Type Foundry; Central Type Foundry; Marder, Luse & Co. Type Foundry; Benton-Waldo Type Foundry; Palmer & Rey Type Foundry, etc. El tipo que se fabrica es usado por todos los mejores impresores y en todas las grandes publicaciones de los Estados Unidos. También se vende mucho en la Gran Bretaña, en el Continente Europeo, en el Sur del Africa, en la India y en Australia. La Compañía hace una especialidad de los

Tipos para las Lenguas Española y Portuguesa

Con todos los acentos completos y bien surtidos para el uso de los impresores sudamericanos. Es la única empresa fundidora de tipos que publica un

Libro de Muestras para la América del Sur

En el cual no se encuentra una sola clase de tipo que no se pueda suministrar con sus acentos. Este libro contiene una Lista de Precios en Español. Se hacen descuentos liberales en los precios de todos los artículos contenidos en el libro.

Se invita á todos los impresores y editores á que pidan nuestro Libro de Muestras para la América del Sur, así como la Lista de Precios. Se ruega á los que nos escriban con ese objeto, que pongan su membrete impreso en el papel, á fin de evitar el envío del libro á personas que no lo necesitan.

Todas las comunicaciones deben dirigirse así:

American Type Founders Company

Office of the Export Department, 27 William Street

New York, U. S. A.

MONTHLY BULLETIN
OF THE
BUREAU OF AMERICAN REPUBLICS,
INTERNATIONAL UNION OF AMERICAN REPUBLICS.

VOL. V.

DECEMBER, 1897.

No. 6.

TRADE RELATIONS IN AMERICA.—VI.*

THE WESTERN COAST OF SOUTH AMERICA.

In the November BULLETIN, the commercial development of the northern coast of South America, with particular reference to its relations with the United States, was shown to be affected by much the same considerations as those which apply to a greater or less degree to Mexico, Central America, and the islands of the Caribbean Sea. Their geographical location brings all these countries into closer touch with the United States than with any European country, and the only advantages which Great Britain, Germany, and France, for example, are able to secure in competition with the United States are purely artificial, or, in other words, such as result from longer and more industrious catering to special markets, lower freight rates, more liberal terms of credit, and carefully organized banking facilities.

It is different with the western coast of South America. The expensive freight rates across the Isthmus of Panama and the inconvenience and costliness of transshipment to the lines of steamers plying up and down the coast make the route from Europe via Cape Horn much cheaper than the route from the

*The first article of this series was printed in the MONTHLY BULLETIN for July, 1897.

Atlantic seaboard of the United States via Panama. The fact provides another powerful argument for the construction of the Nicaraguan Canal under American control.

There are three important ports on the western coast of South America—Guayaquil, in Ecuador; Callao, in Peru, and Valparaiso, in Chile. The distances that would be saved from New York to these points for steam vessels, by an isthmian canal, compared with the Cape Horn route, as shown in the Nicaragua Canal chart printed in the MONTHLY BULLETIN for September last, would be the following: Guayaquil, 7,073 miles; Callao, 5,896 miles; Valparaiso, 3,426 miles. The distances saved to sailing vessels would be much greater, as they follow a longer course than do steamships in rounding Cape Horn. The Nicaraguan Canal's eastern terminus being from 2,000 to 3,000 miles nearer to New York than to Liverpool, Hamburg, or Havre, the construction of the canal would give the United States an immense advantage in the competition for the trade of the western part of South America. At present, the distances via Cape Horn from New York and Liverpool to Guayaquil, Callao, and Valparaiso are about the same.

The countries of South America bordering on the Pacific Ocean or adjacent to it are Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, and Peru. Colombia has already been considered in the article of this series "The Northern Coast of South America," which appeared in the November BULLETIN, owing to the fact that its principal seaports and chief industrial centers lie in that part of its territory which borders on the Caribbean Sea. All of these countries, with the exception of Peru, are described in the first volume, just issued, of the elaborate COMMERCIAL DIRECTORY OF THE AMERICAN REPUBLICS, which is being compiled by this Bureau with a painstaking care which should make it the recognized authority of the world for the Latin-American trade. Full details of their commerce and industries, as shown by the latest official reports, are given, together with a variety of carefully digested data as to commercial usages and conditions, tariffs, port regulations, patent laws, banking and currency systems, transportation facilities, rights of foreigners, etc. Their natural resources are shown to be immense, and as yet, so imperfectly developed as to offer tempting prizes for enterprise and capital, so soon as the latter shall realize their undoubted capabilities.

The trade of the United States with the western coast of South America during the past two fiscal years, ended June 30, 1897, is shown by the following returns as printed by the Bureau of Statistics of the United States Treasury Department:

Western Coast of South America.

	Imports from.		Exports to.	
	1896.	1897.	1896.	1897.
	<i>Dollars.</i>	<i>Dollars.</i>	<i>Dollars.</i>	<i>Dollars.</i>
Bolivia	None.	None.	21,997	7,787
Chile	4,709,017	3,792,434	3,431,808	2,578,911
Ecuador	763,643	566,526	689,416	734,868
Peru.....	712,696	722,089	999,381	1,108,436
Total	6,185,356	5,081,049	5,142,512	4,430,002

South America.

Total	108,828,462	107,389,009	36,297,671	33,768,493
-------------	-------------	-------------	------------	------------

From the foregoing, it will be observed that the trade of the United States with this part of South America is but a small fraction of the total trade with that continent. It is to be regretted also that the aggregate of both imports into the United States from these countries and of exports thither fell off considerably during the past year. The loss was almost wholly in the trade with Chile, the decline amounting to over \$900,000 in imports and \$852,000 in exports.

In Ecuador, while there was a falling off of about \$200,000 in the imports by the United States, the exports from the latter show an increase of nearly \$50,000. Peru, on the other hand, exhibits gains in both the imports and exports of the United States. The latter bought some \$10,000 worth more goods from Peru last year than in 1896, and increased its sales to Peru by \$109,000. It can scarcely be doubted that the completion of the Nicaraguan Canal, insuring the United States shippers much quicker transportation and cheaper freights than their European competitors could possibly obtain, would be followed speedily by heavy gains on the figures given above.

All of these countries furnish promising markets for United

States manufactures, especially mining and other machinery, agricultural implements, dry goods, clothing, boots and shoes, drugs and patent medicines, and a great variety of other articles, but the difficulties and cost of transportation, together with the habit of several generations in trading with European countries, continue to divert the greater part of their commerce to Great Britain, Germany, and France. From Bolivia, for example, rich as she is in a great variety of products which command ready sale in the United States, the latter imported nothing at all in either 1896 or 1897. Naturally, United States exports to Bolivia are insignificant, amounting to only \$21,907 in 1896 and \$7,787 in 1897. Yet Bolivia consumes considerable quantities of cotton and woollen goods, hardware, fancy articles, furniture, etc., and produces great quantities of rubber (some of which doubtless finds its way to the United States as Brazilian rubber), cacao, coffee, cinchona, wool, hides and skins, silver, copper, and tin.

The mineral resources of Bolivia are known to be immense. Her silver mines are among the richest in the world, and notwithstanding the great difficulties of transportation, owing to the mountainous character of the country and the insufficiency of railroad facilities, they have been worked at enormous profit. With an area of about 780,000 square miles of diversified country, rich in minerals and a great variety of valuable timber, and offering vast tracts of fertile land for the cultivation of coffee, cacao, tobacco, and other tropical or semitropical products which find a ready and remunerative sale in the markets of the world, Bolivia has a population of less than 2,500,000. This fact alone is a sufficient indication of the possibilities awaiting capital and individual effort, and the inviting field which Bolivia offers for the development of industries and trade. The Germans long ago learned the capabilities of the country, and they now control the management of its export and import trade, to the disadvantage, of course, of the United States and every other country besides their own.

Ecuador presents very much the same picture as Bolivia in its relations to the United States, though the volume of business already being carried on is considerable, amounting last year to \$566,526 in exports to the United States and to \$734,868 in imports therefrom. But Ecuador, like Bolivia, is, so far as the United States is concerned, a country of scantily developed possi-

bilities, notwithstanding a fine array of natural resources and an active demand for many lines of manufactured goods, which the European exporter is always eager to supply. Like Bolivia, it is rich in minerals and deficient in transportation facilities, having but one line of railroad. Gold, silver, copper, iron, lead, and coal are widely distributed, and petroleum is abundant on the coast near Guayaquil. The great variety of soil and climate provides a wide range of agricultural products, including cacao, sugar cane, cotton, rice, tobacco, and tropical fruits, as well as the cereals and vegetables of the temperate zone. The forests yield abundantly of peruvian bark, dyewoods, and india rubber, and valuable woods in great variety are found.

Notwithstanding the incentives to trade, the imports of the United States have fallen off from \$816,484 in 1894 to \$566,526 in 1897. The exports of the United States also have fallen from \$761,198 in 1894 to \$734,868 in 1897. It must be confessed that there is but little encouragement for the United States in the figures of its trade with Ecuador in recent years, but on the other hand, the falling off is probably due to the failure to take advantage of existing conditions rather than to any special preference in Ecuador for European trade. Here, as everywhere else in South America, the growth of trade with the United States is to be secured only by the introduction of United States capital and business energy after careful study of local conditions. The United States takes the lead in furnishing hardware, locks, nails, tools, etc., and also supplies cotton goods, breadstuffs, lard, and other provisions, cotton-seed oil, and malt and hops for beer. No doubt this list might be greatly extended by efforts such as those the European exporters make.

Chile differs from Bolivia and Ecuador in having large railroad facilities and well-developed channels of industry and trade. Economically, as well as politically, Chile is one of the most progressive of all the South American Republics, and is more nearly assimilated in her industrial and business methods to the United States than any of them. It would seem to follow, as a matter of course, that the business relations of the two countries would be intimate and mutually profitable. But the geographical position of Chile, in the absence of cheap communication by way of the Isthmus of Panama, such as a ship canal would give, makes her

practically equidistant from United States and European ports by way of Cape Horn, and the fact that Great Britain and Germany absorb most of her great staple of export, nitrate of soda, naturally predisposes her to trade with them. To this must be added indifference hitherto on the part of United States exporters as contrasted with the most active and unremitting efforts on the part of their European competitors. Of the total imports of Chile, amounting to over \$40,000,000, Great Britain contributes nearly one-half. Germany comes next, and the United States follows third, having won that place from France in 1894. The United States imported from Chile \$1,200,000 worth more than it sold last year, so that it may reasonably expect a larger market for its manufactures there.

Of all the countries of South America, Peru is one of the most interesting to the people of the United States, because its romantic history has been most vividly related by one of their own writers, PRESCOTT, and the name of another of their countrymen, HENRY MEIGS, is associated in the building of the Oroya Railroad, now the Central Railroad of Peru, with one of the greatest engineering feats of modern times. The agricultural and forest resources of Peru are much the same as those of Bolivia and Ecuador and are capable of being made the basis of great national wealth. It is to the minerals of Peru, however, that the mind instinctively turns, as that country has been one of the chief reservoirs of the precious metals, in the eyes of the world at large, since the days of the Spanish conquerors. Gold, it is claimed, is found in every part of Peru, and notwithstanding the fact that the deposits have been worked for centuries, contributing enormously to the wealth of the world, it is more than likely that there are still many auriferous regions in Peru that could be made with modern appliances to yield results rivaling those reported from the Klondike region, without the risk and suffering entailed in working in Arctic wilds. Silver mining, in the recent past, has been the chief industry in Peru, and lead, copper, tin, sulphur, asphaltum, and gypsum are found. Petroleum is abundant, and promises to develop into a great industry in course of time.

Few elements of industrial and commercial prosperity are lacking in Peru, but here, as elsewhere in South America, capital is needed for the development of natural wealth and the construc-

tion of railroads to bring it within easy reach of the shipping of the world. By an arrangement with a syndicate of English capitalists, known as the Peruvian Corporation, in 1890, the Peruvian Government, in exchange for the liquidation of its foreign debt, leased all the State railroads, with a total of 810 miles, to the Corporation for sixty-six years, and ceded to it free navigation of Lake Titicaca, the use of moles and quays at certain ports, and other privileges, including the right of operating mines along the lines of railroads and grants of land for immigration. The relations of the Government with this Corporation have been the subject of more or less controversy, and what the practical effect upon the development of the country will be remains to be seen. It is but natural that one of the results should be to strengthen the bonds of commercial intercourse with Great Britain. That country furnishes from sixty to seventy per cent of the manufactured goods imported by Peru, ranging in value from \$3,500,000 to \$5,500,000 for the principal articles.

The commerce of Peru with the United States was at one time large, but since the war with Chile, 1879-1884, it has fallen off. Prior to that time, Peru took from the United States large quantities of wheat, lumber, lard, kerosene, canned goods, trunks, clocks, sewing machines, railway and street car supplies, household utensils, patent medicines, cordage, sailcloth, etc., to the total value of nearly \$2,000,000 per annum. During the past year, the United States sold Peru a little over half that amount. The country has suffered not only from the loss of valuable territory, but from internal disorders, as the result of the war with Chile, which have had a prostrating effect upon industry and commerce—a fact which has had much to do with the decline of trade with the United States. Within the past year or two, the outlook has been more encouraging, and a revival of the old commercial intimacy would doubtless follow concerted effort on the part of United States exporters.

The great problem, however, is not merely how to regain lost ground for the United States on the western coast of South America, but to create conditions which will insure the building up of a great and stable commerce and attract the capital, enterprise, and skilled labor of the United States to this vast domain of

more or less dormant and but slightly developed capabilities. The solution of the problem will probably be found in the construction of a ship canal across the Isthmus of Panama, supplemented by the establishment of fast lines of steamers between South American and United States ports, the extension of railroad lines, and the active effort of United States merchants, manufacturers, and capitalists, which would be remunerative even now, and under the new conditions, could not fail to be productive of great results, as beneficial to the whole western coast of South America as to the United States.

Joseph P. Smith

THE TRADE OF AMERICA.

PRESIDENT MCKINLEY PRESENTED WITH THE FIRST COPY OF THE NEW COMMERCIAL DIRECTORY OF THE AMERICAN REPUBLICS.

The first copy of Volume I of the COMMERCIAL DIRECTORY OF THE AMERICAN REPUBLICS, which has just been issued by the Bureau of American Republics, was on Thursday morning, November 11, formally presented to President MCKINLEY.

The presentation took place in the blue parlor at the Executive Mansion, and the volume was placed in President MCKINLEY'S hands by the Executive Committee of the Union of the American Republics, consisting of the Hon. JOHN SHERMAN, Secretary of State of the United States, who is President ex officio of the Executive Committee; Señor Don MATÍAS ROMERO, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary from Mexico; and Señor Dr. DON MARTIN GARCIA MÉROU, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary from the Argentine Republic. Señor Don LUIS PAZ, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary from Bolivia, another member of the committee, being in Europe was unable to attend.

SECRETARY SHERMAN'S REMARKS.

In presenting the DIRECTORY, Mr. SHERMAN spoke as follows:

"MR. PRESIDENT: Representing the Executive Committee of the Bureau of American Republics, I hand you the first volume of the COMMERCIAL DIRECTORY OF THE AMERICAN REPUBLICS, a work of such vast practical importance to the commerce of our country as to be well worthy that we should come in a body to present it to you.

"Upon looking through its pages you will quickly discern its far-reaching value as a factor in disseminating generally information respecting the natural resources, the peculiar commercial activities, the varying occupations of their industries, and the latent capabilities of the countries of the Western Hemisphere. Such a work, it is believed, has never before been collated and published.

"With the fullest confidence that this handsome volume, with its wealth of data so often sought for unavailingly by business men, will meet with your hearty approval, I have the honor of tendering this specially bound copy for your examination, with Director Smith's letter of transmittal."

President MCKINLEY, in response, expressed his interest in the work of the Bureau and the hope that the DIRECTORY would lead to closer commercial, social, and political relations between the Republics of America. He complimented the officers of the Bureau on the creditable character of the DIRECTORY, the progress of which he had watched with interest in the confident belief that it would prove of great value to all the countries embraced in the International Union of American Republics.

Señor ROMERO also spoke in complimentary terms of the DIRECTOR and the work under him at the Bureau saying, that the Director was very ambitious to make the Bureau useful, and had undertaken some works, which, when completed, will be highly commendable, and had exerted himself in such a way as to break down his health. He was greatly pleased with the Directory so far as he had had an opportunity to examine it, and was encouraged with the prospect of the Bureau becoming the useful agency in the development of the resources and trade of America which had been contemplated at the time of its organization.

The letter addressed to President McKINLEY by Director SMITH, announcing the first volume of the Directory, was given to the press, and has since been extensively published throughout the United States. It is as follows:

“LETTER TO THE PRESIDENT.

“BUREAU OF AMERICAN REPUBLICS,
“INTERNATIONAL UNION OF AMERICAN REPUBLICS,
Washington, November 10, 1897.

“MR. PRESIDENT: Upon assuming the duties of Director of the Bureau of American Republics, to which I was appointed on March 29th last, I found its heaviest mail to consist of requests from manufacturers, shippers, and other business men of the United States for the names and addresses of reputable commercial concerns in our sister Republics of Mexico, Central and South America, the West Indies, and Hawaii. In fact, the necessity of a comprehensive and reliable directory containing the names of persons and firms engaged in business in the countries composing the International Union of American Republics, and such statistics and descriptive data as would be of practical use in developing trade relations among them, was so apparent and imperative that I at once engaged upon the task of preparing such a work as would do credit to your Administration and honor to the twenty or more Governments to be represented in its pages.

“The United States in its foreign trade has never before attempted the publication, directly or indirectly, of any such Directory, although I found that all our great commercial rivals had issued similar exhaustive works—that Great Britain has its Kelly Directory; Spain its Bailly-Bailliere Directory; France its Didot-Bottin Directory, and Germany its Leuch Directory—all published under governmental approval, and supplying the manufacturers, exporters, and business men of those nations with aids to commerce which our business people are practically without, and stand in sore need of to-day. The situation, as it seemed to me, was that our most powerful competitors in the South and Central American markets, entrenched as they were behind a century of trade, were thoroughly equipped in the contest for commercial supremacy in the Western Hemisphere, while our manufacturers,

merchants, shippers, and bankers were almost entirely without the necessary data upon which to do business at all. 'Reciprocity in trade,' as you have yourself aptly said, 'can not well proceed without reciprocity in information,' and we could hardly hope for more correspondents and customers among the 43,000,000 of friendly American people in the countries to the south of us unless we at least knew their names, their callings, and places of business.

"Accordingly, I entered upon the preparation of this work in April and have labored unremittingly in its compilation until I have the honor to-day of placing before you the first copy of the first volume of the Commercial Directory of the American Republics. I shall forthwith, also, through the proper channels, transmit a similar copy to the President of each of the nineteen other Republics (including Hawaii), which, with the United States, constitute the International Commercial Union of American Republics. This Directory, in its objects, its scope, and the degree of completeness already obtained (which can be annually improved), is undoubtedly the most important international publication ever undertaken by any Government, and will, in my judgment, do more toward building up and increasing trade and promoting friendly relations between the American Republics than any other work thus far attempted. It is in line with the grand patriotic purposes for which the Bureau of the American Republics was established, and is devoted to the proposition, which I believe commands your approval and support, that American trade should be controlled by American people.

"The Directory seeks to include, in as compact a form as possible, the latest information as to the resources, the commerce, the industries, the latent capabilities, the commercial organizations, and the individual business firms of all the countries of the Western Hemisphere. Such a work, if we shall succeed in its proper execution, will enable the manufacturer or the exporter in any one of the countries to inform himself fully as to all the conditions governing business enterprises in the other countries. At the base of any successful development of trade between nations must lie a clear perception of the peculiar conditions and usages that govern business intercourse in those countries which desire to

cultivate mutually profitable relations. No occasional or sporadic effort will approximate the results to be obtained by concerted action based upon a clear and accurate comprehension of the varied influences governing the industries and trade of a particular country.

“It has been our endeavor in the preparation of the Commercial Directory of the American Republics to group together all the facts and statistics which would enable the business man to readily grasp not only the salient features of trade in a particular locality, but such details as are necessary to the intelligent prosecution of business enterprises. It is, of course, impossible to embrace within the compass of a single work, however exhaustive, all the great mass of information which must needs be accessible to those proposing commercial ventures in distant lands. But in cases where it was found necessary to omit detailed data the sources of such information are given.

It is hoped that the Commercial Directory will supply, in the main, all the information which a merchant or manufacturer would desire as preliminary to engaging in trade with any of the countries embraced within its scope, and that it also indicates the means by which he can more fully inform himself in cases where additional particulars are desired. If this object has been attained, it is unquestionable that the Commercial Directory will prove what it is designed to be—a powerful lever for lifting the commercial intercourse of the American Republics to the plane of intelligent, fraternal exchange, which it ought now and always hereafter to occupy. Such a consummation has been the dream of the brightest minds among statesmen, political economists, and leading merchants and manufacturers for a generation or more. Little seems to be needed to bring about a revolution in the trade methods of the Western Hemisphere that shall concentrate American trade in American hands beyond that intimate comprehension of the commercial resources and commercial needs of each of the Republics which it is the primary object of the Bureau of American Republics to bring about.

“The material for the second and last volume of the first edition of the Directory is nearly ready for publication, and within the next two months will be issued in the same style and perfection that characterize the first volume. The work will thus have been

completed in the comparatively short period of nine or ten months, a result made possible only by the active aid and cordial cooperation of the Department of State and consular officers of the United States Government, and the invaluable assistance and counsel of the diplomatic representatives in the United States of the other American Republics having a place in the work. From one and all I have received the most hearty support, including the various officials of their home governments wherever I have addressed them directly. Nor could I to-day point to this completed volume had not the small but loyal and efficient corps of translators and clerks of the Bureau of American Republics labored literally day and night to push the work to a satisfactory conclusion.

“Let me also call especial attention to the mechanical perfection of the Directory. For this we must thank the Public Printer, Hon. FRANK W. PALMER, whose advice and help have greatly added to the value of the work. The execution of the details of so great a work is always laborious and perplexing, and I wish to particularly express my sense of obligation to him. Without the cooperation of the Government Printing Office, the work could not have been issued either in the excellent style or within the time in which the volume has been published.

“To one other, but a very important feature of our work, permit me very respectfully to call your attention. The Kingdom of Great Britain, through its National Board of Trade, is carrying on in the American Republics practically the same work that devolves upon this Bureau, and the annual appropriations by the British Parliament for this branch of its work are in excess of £65,000, or about \$325,000 per annum. The appropriation by the Congress of the United States for this Bureau for the current fiscal year, for all purposes, amounts to about one-tenth of this sum—for general purposes \$28,000, and for completing the Code of Commercial Nomenclature \$5,000, or \$33,000 in all. I respectfully submit that this sum is entirely inadequate to the importance and volume of the work under my charge, and I ask that you request Congress to vote increased appropriations for this Bureau. I firmly believe that if its work is pushed, with the vigor the improved outlook for business expansion justifies, our trade in Latin America may be easily doubled and perhaps trebled or quadrupled within the next two or three years.

"As an example of how small and inadequate the appropriations are in comparison with the interest in and volume of our work, I may add that we have succeeded in our efforts as well as we have done only by reason of the increased interest we have aroused among the patriotic, liberal, and broad-minded business men of the United States. Otherwise, there must have been an almost entire suspension of our work. The cost of such a work as this international directory, for example, the need of which could be demonstrated from many different standpoints, about equals the amount of the total appropriations for the Bureau.

"In addition to conducting a vastly increased regular correspondence, over 100,000 letters have been written concerning the Directory alone since the middle of last April, and over 100,000 commercial addresses will be found in the pages of this Directory, grouped under their respective industries, nearly all of which, outside of the United States, at least, were brought to notice in this country as the result of our own researches and inquiries. It is scarcely to be doubted that correspondence with these firms will result in a great increase in our trade with them and their countries. Indeed, for the countries represented in it, I believe this Directory must necessarily become the standard of the world, since critical examination will show that in completeness and in accuracy and freshness of information, it excels all similar foreign directories, and may be safely submitted to the public in the confident belief that it will be found essentially reliable and of great practical value to all the countries and interests it is intended to subserve.

"It is not for me to discuss the great questions and policies of your Administration, but finding myself at the head of an international bureau, and the only one ever created by a Congress of the American Republics, I confess to great interest in them. Four great achievements, it has seemed to me, your Administration can properly undertake and successfully accomplish in its relations with the Republics of Central and South America, viz :

"I. The great extension of our trade with them by reciprocal agreements, by the appointment of special trade commissioners to visit them and present the advantages this country above all others offers to them, and by the study by our merchants and manufacturers of the data contained in the Commercial Directory

as to their industries and commerce, the transportation facilities, tariff and customs regulations, trade usages, patents and copyrights, commercial licenses, laws relating to foreigners and their naturalization, passport regulations, currency and banking, and weights and measures.

"II. The building of the Nicaraguan Canal, on terms that will secure American control, with the safeguard of neutrality in time of war, insuring its unobstructed use to the commerce of the world.

"III. The completion of the American Intercontinental Railway, so that at the dawn of another century it will be as easy comparatively to take a through car from Washington to Buenos Aires or Rio de Janeiro as it is to-day to ride without change from Washington to the City of Mexico. But a few years ago, even in the time of President Grant, the latter trip was considered next to an impossibility. To-day, the capitals of South America are all within reach by the construction of links of a few hundred miles of railroad over routes that have been surveyed and pronounced feasible in point of construction and not excessive in cost.

"IV. The assembling at Washington in 1900 of another great American International Conference, or Pan-American Congress, of delegates from all of the American Republics. The work of the last conference has proven of incalculable benefit, few events of the present century having reflected more credit upon the Governments participating in it. What an auspicious opening of the twentieth century would another such great representative gathering be!

"In all these grand objects, the Bureau of the American Republics can play a most useful and important part. It is the organ of not merely one Government but of all, and my brief official service has already convinced me, in the words of the distinguished Senator Allison, of Iowa, that the 'possibilities of good in your [this] Bureau are illimitable.'

"But primarily, the chief work of the Bureau (and in it we have an ample field) is the compilation and diffusion of commercial information relating to the Republics of the Western Hemisphere, and the promotion of trade among them. To this object we shall devote our attention, and we know we do not appeal in vain to you for help in our efforts. Indeed, to one who has done so much to

promote and revive trade and business in the United States, we come in entire confidence, and urge that you broaden the field of effort until every American Republic shall feel the good results of your wise and patriotic industrial policy.

“Upon a recent occasion, you originated that happy trade epigram: ‘Every maker must have a taker’—spoken in reference to the manufacturers of the United States. This Directory contains the names of the ‘takers’ in Latin America. It is compiled for the especial use of the ‘makers,’ but it was only fair that the ‘takers’ should also be considered, and never before has so valuable a compilation been produced for all classes of American exporters. The people of those distant or neighboring southern countries will know better than ever what they can both sell to and buy from us to their own great advantage, while the United States exporter will learn for the first time the individual names and addresses of those who ought to become and eventually will become his best foreign customers.

“The value of the Directory, of course, can only be maintained by constant and careful revision. It must contain eventually what in this first edition was impracticable, and I hope, under the sanction of Congress, to enter upon the preparation of a volume that will embrace not only a list of selected exporters of the United States, but a directory giving the name and address of every manufacturer in the country, and the character, volume, and value of the output of his factory, so that merchants in the Argentine Republic, in Brazil, and in Mexico will have a complete and reliable roster of all our producers in the convenient form of an official book of ready reference.

“Such a book is the proper complement of the present work, and would prove of untold value in extending our foreign trade. A work of such magnitude can only be undertaken, with the certain assurance of success, through the good sense and patriotism of the United States Congress, but it would be warmly welcomed by all the nineteen Republics of the American International Union, and could not fail to result in an increase of our foreign trade far beyond any consideration of the expense or trouble of the undertaking.

“Respectfully submitted.

“JOSEPH P. SMITH, *Director.*”

COMMENDATIONS BY THE CABINET.

The Director of the Bureau is in receipt of the following letters commendatory of the Directory:

“DEPARTMENT OF STATE,
“Washington, November 11, 1897.

“MY DEAR SIR: I have to acknowledge the receipt of your letter of the 5th instant, accompanied by a copy of the Commercial Directory recently issued by the Bureau over which you preside. I have not had sufficient time to examine the work with the care and attention it is my purpose to give it when I shall have more leisure. But from the cursory examination I have been able to make of it I have been impressed with the fact that its usefulness both in this country and in the other States composing the International Union of American Republics can not, in my judgment, be overestimated.

“It will, I am disposed to believe, supply, in a practical manner, a want long felt by the business and commercial interests of those countries which can not result other than to their mutual advantage, since it is, as its title indicates, a medium by which the commodities on which import duties may be levied are alphabetically arranged in a precise and authentic form. It is extremely valuable as a compilation for ready reference, and must command recognition from those who are especially interested in it.

“Its publication in the English, Spanish, and Portuguese languages must enhance its value and enable full and free consultation of its pages. I congratulate you upon its publication, and feel that the commercial interests of the countries concerned can not fail to appreciate and recognize its inestimable value.

“Respectfully, yours,

“JOHN SHERMAN, *Secretary.*”

“TREASURY DEPARTMENT,
“Washington, November 12, 1897.

“MY DEAR SIR. I have received by your kindness, and examined with a great deal of pleasure and profit, the very handsome Volume I of your Commercial Directory of the American
Bull. No. 6—2

Republics. It contains a vast amount of just the kind of information needful in the highly important undertaking which the Bureau of American Republics has in hand. It should be a valuable aid to all those engaged in the commerce of the Republics of this Western Hemisphere, and even more so to those who will, by reason of the intelligent and well-directed efforts of the Bureau of American Republics, be brought to see the commercial possibilities of American trade. That it will contribute toward building up trade between the United States and her sister American Republics, I have no doubt.

"I hope the succeeding volumes will be as highly successful as the first. In this connection I am glad to note that the Monthly Bulletin of the Bureau of American Republics has come to be, under your direction, a publication of more than passing excellence. I cordially give my hearty support to the proposition that the American trade should be controlled by the American people. The motive of the Commercial Directory of the American Republics and of the Monthly Bulletin of the Bureau of American Republics is a gratifying indication in this direction.

"Very respectfully, yours,

"LYMAN J. GAGE, *Secretary.*"

"WAR DEPARTMENT,

Washington, November 18, 1897.

"DEAR MR. SMITH: I thank you very much for sending me a copy of the Commercial Directory of the American Republics, a work which indicates the great undertaking your Bureau has in hand, and the thorough manner in which it is going about it. The book is full of very valuable information, and reflects no little credit upon your Bureau.

"Very truly, yours,

"R. A. ALGER, *Secretary of War.*"

"NAVY DEPARTMENT,

Washington, November 12, 1897.

"MY DEAR SIR: Your letter of November the fifth and the copy of the first volume of the Directory of the American Republics which accompanied it have just been received. I have gone

carefully over the work and am much impressed by the large amount of valuable commercial information which it contains. To the commercial interests desirous of extending the trade between the United States and the other countries of the Western Hemisphere, it can not fail to be of great service, both in facilitating the transaction of business and in establishing more intimate trade relations.

"Thanking you for your kindness in sending me the publication, I am,

"Very truly, yours,

"JOHN D. LONG, *Secretary.*"

"DEPARTMENT OF THE INTERIOR,

Washington, November 17, 1897.

"DEAR SIR: I have the honor to acknowledge the receipt of your favor of the 5th instant transmitting a copy of the Commercial Directory of the American Republics. One great need of the commercial interests of our country and of the neighboring Republics of Central and South America is a mutual knowledge of the necessities and resources of each. It was for the purpose of seeking and publishing such international information that the Bureau of American Republics was organized at the close of the sessions of the International Conference held in Washington, 1889-90.

"The abolition of the reciprocity treaties initiated by that conference and the failure to negotiate others has made the work of the Bureau less effective than it should have been, but I am glad to know that you have taken up the work with new vigor. The volume you have issued contains much of interest besides the mere directory, and will, I am confident, be of great value to all commercial firms, bankers, and manufacturers who are seeking business relations with the Republics of the South.

"Yours, very truly,

"C. N. BLISS, *Secretary.*"

"DEPARTMENT OF AGRICULTURE,

Washington, November 11, 1897.

"MY DEAR SIR: I have just received a copy of your Directory and looked through it with a good deal of pleasure. It is the

most valuable publication regarding the republics of the southern half of our hemisphere that I have seen. It must be exceedingly valuable to all commercial people, both in the northern and southern continents. You must have taken infinite pains to gather all the information you have included in this valuable publication. I thank you most kindly and heartily for the gift. It will be a reference book to me, regarding these countries, in the future. I congratulate you on the thoroughness and efficiency of your work.

"You are preparing the way for commerce between the United States and the Southern Republics that will come just as soon as we can fetch and carry in American bottoms under the American flag. The time will come soon, I think. American investors have been tempted to put their money in internal improvements that brought them more interest for the money invested than investments in maritime ventures; but our people are gaining wealth rapidly. Interest money will be less, and when it reaches 4 per cent I think an American merchant marine will be built up. Then everybody will need your publication.

"Very truly, yours,

"JAMES WILSON, *Secretary.*"

THE FINANCIAL SITUATION IN BRAZIL—III.*

IV.

DIFFICULTIES AND REMEDIES.

The sudden change in the institutions at the time of the proclamation of the Republic, the 15th of November, 1889, notwithstanding its peaceful accomplishment, without the perturbations and sanguinary scenes which generally attend revolution, caused such surprise and commotion in the political and financial circles of Europe that the established currents of capital for investment in Brazil were stopped, not only as a measure of prudence, in face of the new and abnormal situation, but also on account of the distrust awakened in the monarchical countries at the disappearance in a day of an Empire which was believed to be firmly established,

*The first article of this series was published in the MONTHLY BULLETIN for October, 1897.

and of an Emperor whom everybody supposed to be the wisest and most liberal of his time.

The prudence, and even the distrust were quite natural. If, at that time, the direction of the Treasury of the Republic had been intrusted to a mature and conservative mind, who would have given assurance of a firm intention of managing the finances without any innovation besides the determination of combating the deficit, masked for years by the balances of loans, the distrust and suspicion would have disappeared, and the credit of Brazil would have been consolidated.

The easy political victory, however, deluded the clearest minds; and one of the most notable men of the new generation, who was entitled to be the Hamilton of the new-born Republic, by an error of appreciation which should be attributed to a blind patriotism rather than to a disdain of the principles of political economy arrived at the belief that capital was an easy thing to create by issues of inconvertible paper money, in the hope of seeing an agricultural country transformed, as by a theatrical change of scenery, into a manufacturing country, and that such transformation could create the capitalization necessary for the reorganization of the finances.

That the country was living from hand to mouth, spending all that it gained, without appreciable economy, was already a fact in the time of the Empire. The production increased from year to year while the high prices of our products were maintained; but for years, and principally after the emancipation of the slaves, when the culture of cereals and of other articles requiring intensive methods was abandoned in order that all the labor could be concentrated on the production of coffee, to the importation of almost all the manufactured articles was added that of alimentary products, making the balance of trade turn against us.

Theorists had invented and propagated the idea that an excess of imports over exports of a country was only a proof of its richness, and as long as exchange was artificially maintained at par such an absurdity ruled unchecked.

The change of Government having been accomplished and the issues of paper money initiated, creating all the appearances of prosperity during two years, the fall in exchange became coincident with the failure of companies organized without solid bases; to the

orgies of the stock-exchange speculations, followed a disastrous liquidation, and the financial delusion became a stern reality and covered with ruins the whole country. The fiduciary paper, instead of promoting the national wealth by keeping in the country a part of the value of imports, reduced more than two-thirds the purchasing power of our money. If to this we add the increase in the customs tariff in order to protect indiscriminately industries with elements of life and without them, and the fall in the price of our principal article of export, coffee, due principally to overproduction, we shall have clearly indicated the causes of the present financial situation.

After the error of appreciation of the Minister of the Provisional Government and the failure of its financial plan, if the capital thus destroyed increased the public debt, the worst result of the failure of this plan was not this new indebtedness, but the depreciation of our currency, without which, owing to the increase of the public revenue immediately after the emancipation of the old Provinces, we would not to-day have any deficit.

In fact, the estimated revenue and the expenditure of the Republic were:

Year.	Revenue.	Expenditure.
	<i>Milreis.</i>	<i>Milreis.</i>
1889	160,060,744	184,565,947
1890	195,253,406	220,645,874
1891	228,945,070	220,592,463
1892	227,607,092	279,180,219
1893	259,850,981	291,311,070
1894	266,484,615	370,668,341
1895	300,725,297	275,691,670
1896	331,174,400	343,436,210
1897	335,894,000	329,112,753

The revenue increased, but the paper money having been depreciated, treasury obligations more than tripled, and notwithstanding this, the interest and amortization of the national debt have been punctually paid.

If we could eliminate the fall in exchange, which a financial committee of the Brazilian Congress considers as an obstacle to importation, diminishing, consequently, the revenues of the Union, the present situation would immediately improve.

What was not done in 1889, on account of the deceptive

appearances of prosperity, is now being done. It is enough to read carefully the reports of the Minister of Finance and the ex-Minister of Industry to be convinced that we are now going in the right direction.

The first remedy is economy and retrenchments, not only in expenses which can be postponed, but also in the salaries of all public functionaries, to the patriotism of whom the Government will not appeal in vain. A reduction of from 2 to 10 per cent in all salaries, according to their amount, and the faithful collection of revenues will be enough to balance at once the revenue and expenditure.

The transformation into a State monopoly of the sale of coffee, rubber, and tobacco, following the example of the most civilized and best-administered nations, and the limiting of the export of the products to the demand of the markets of consumption, not only by means of powerful associations, would create prompt resources for agriculture, freeing it from the exorbitant rates of money now paid, but would also increase the value of our principal article of export, without fear of competition, as no where outside of Brazil do the natural conditions of soil and climate contribute to make this product so abundant and cheap.

We are, in fact, in a position to control the markets of coffee, instead of being dictated to by them. It will be enough to control the shipment of the article to increase its value; and only the value of the production of coffee, rubber, and tobacco would be sufficient to improve the rate of exchange.

These are only remedies for a temporary crisis. In order to give real stability to the finances of the country the radical remedies are:

The transformation of the almost exclusive culture of a single article into a polyculture, and *pari passu* with the curtailment of the coffee export, the increase of the production of rubber, silk, cotton, all the cereals, vineyards, cattle raising, dairy and fishery articles.

The conservative aid to some manufactures possessing real elements of vitality, as those of cotton fabrics, preserved fruits, canned and cured fish, butter and cheese, tanned leather and furs, shoes, furniture, rubber articles, besides the incipient manufacture of silk,

vegetable fibers, and other raw materials, the value of which can thus be enhanced.

Once the activity of the nation directed toward a large number of products, either necessary for domestic consumption or required by foreign markets, the balance of trade will be again in our favor, the accumulation will correspond to the enriching of the country, and in a few years the Government will be able to redeem all the fiduciary paper money, replacing it with coin and treasury bills payable in gold.

The lack of a well-distributed banking system, such as exists in England or in the United States, and the vast extent of our territory, deprived as yet of easy communication, requires the remittance of the currency itself in almost all commercial transactions, and for this reason paper money, due to its easy transportation, will appear in larger volume than in other countries more populous and possessing better means of communication.

A nation of great natural resources, which only needs wise direction to astonish the world with its wealth, demands no super-natural effort to reestablish its finances.

Economy in the public expenditures, better management of the agricultural and other national industries, rigorous observance of the law, absolute guarantee of all rights irrespective of class, increase of conservatism, and circumspection regarding innovations and new schemes will place us in the position to which we are destined by the fertility of our soil and the peaceful tendencies of our race.

The rapid progress of the States of the Union, the surplus of the revenue of which would in a short time have wiped out the foreign debt of Brazil if the Union had maintained the erroneous centralized system of the Empire, will in the near future, by means of the increase in their importations, result in a considerable increase of the national revenue. The development of immigration, which in 1891 reached the maximum of 218,958 emigrants and in 1895 was 164,598, showing a fact little known, i. e., that the immigration in proportion to the population of the two countries is larger for Brazil than for the United States, demonstrates that the solution of the economic problem in Brazil will be arrived at with the simple collaboration of time.

I have heard that even the friends of Brazil and of its new

institutions fear that the prosperous States might separate themselves from the Union, which certainly would be weakened by such a dismemberment. These fears are absolutely groundless. If the former provinces, burdened by centralization, did not separate themselves from the Empire, it is difficult to conceive that, now having become prosperous States, they should entertain the idea of separation. Above the economic interests the bonds of race, language, and religion stand firm, reunited in the love for the fatherland, which will never consent to the disruption of the vast aggregation.

As a proof of this assertion, it is enough to be told that even this year, when, in the interior of Bahia, a formidable horde of ignorant fanatics, fortified in an almost inaccessible position, drained the resources of the Government of the Republic and decimated its regular army, the two most remote States in the north of Brazil, Pará and Amazonas, sent to the scene of battle their police force, thus showing their interest in the defense of the Union, that is, their love of the country, great and undivided.

A nation animated by these sentiments has within itself all the elements of vitality and progress.

Salvador Allende

ARGENTINE REPUBLIC.

THE NATIONAL EXHIBITION.

The Bureau has received official announcement of the purpose of the Argentine Republic to hold a national exhibition in the city of Buenos Ayres in the year 1898. The circular is dated June 18, 1897, and signed by the Minister of the Interior, Dr. N. QUIRNO COSTA, as president; Señor VICENTE L. CASARES, first vice-president, and Señor JUAN VIDELA, second vice-president, with a committee composed of a number of leading citizens of the Republic.

The committee states that the exhibition is preliminary to that to be held in Paris in 1900, and in the name of the National Government the producers of the country are invited to exhibit

their products. The exhibition will be inaugurated on July 9 and will close October 9 of the same year.

The legislature of the Province of La Plata has appropriated \$25,000 to the fund for carrying out the enterprise.

BOLIVIA.

EXTRACTION OF INDIA RUBBER.

The following article on the subject of extracting the gum of the rubber tree was prepared by Mr. EDWIN R. HEATH, Consul of Bolivia at Kansas City, Missouri, and forwarded to the Bureau by Señor ENRIQUE WULFF, Vice-Consul of that Republic in New York.

Mr. HEATH resided in Bolivia for a number of years and made extended explorations of the india-rubber regions of that country.

The tree known as *Siphonia elastica* or *Hevea brasiliensis* is found in the Amazon Valley, between 2° north and 12° south latitude. The lands where it grows best are submerged at least 3 feet for two to three months each year. It grows singly and in groups, and attains a height of 50 to 100 feet, and a diameter from 1 to 3 feet. The lands range from sea level to 700 feet above. The leaves are trifoliolate, lance-shaped and very thin, 1 inch wide by 5 to 6 inches long; the flowers are in racines and small; seed pod three-lobed, each lobe containing one seed, nearly an inch long by two-thirds of an inch thick, thus bringing it under "euphorbiacæ." The wood is soft, and when the bark is wounded a cream-colored sap or juice exudes. The Indians call this sap *caoutchouc*; the Portuguese, *seringa* or *borracha*, signifying syringe or tube; the Bolivians call it *goma* or *jebe*. Rubber collectors are called *seringeros*, and their rubber forests *seringales*.

The forests in Bolivia in which the rubber tree is found are situated along the Beni and Madre de Dios rivers, where the land is higher than in Brazil. Usually they are dense, with their tops interlocking and loaded with parasites, many of which have long roots. It is not a simple affair to make a clearing for the camp, where the yuca (mandioca plant), banana, rice, and sugar cane can be planted. The locality of the camp being determined, gatherers seek a tree that leans out of the perpendicular. On the side toward which they lean the trees are cut off, or nearly so, over an acre or two, and then the leaning tree is entirely cut off. The vines which bind the tops are now severed and the tree falls against the others, causing them to fall together. In a month, the tops being dry, they are fired and burn up, all but the large trunks.

The houses are now made by planting posts and tying cross poles, to which upright canes are secured by bark strips. A floor of split "chonta," or black-palm trunks, and a thatch of palm leaves a foot thick complete the building.

The floor is raised 3 to 8 feet above the ground and the space beneath used as a chicken coop, pigpen, or storeroom. The men now make paths to their rubber trees, so that each may have 100 to 150 trees on his path. These paths are called *estradas*. These *estradas* are often very tortuous and in many places pass through mudholes, so that the men only wear bark shirts which have the appearance of sacks upside down, with a slit cut through the center of the fold for the head and openings for the arms at the corners.

The *modus operandi* of the collector is as follows: Taking a cotton *alforca* (saddlebag) he puts into it tin cups that hold about 6 ounces; some clay of the consistency of putty; a small axe made by doubling an inch wide piece of strap iron, 6 or 7 inches long, with ends welded and sharpened, a stick is thrust through the loop thus formed. At each tree he strikes the axe into the bark and gives it a twist so as not to wound the wood of the tree, but to open the bark. The sap, which resembles rich cow's milk, now begins to run; he then presses into the bark, below the wound, a bit of soft clay, and against the clay a tin cup so that the "milk" may run into the cup. The sap begins to flow during the night and stops about 10 a. m. At each tree he takes down the cup, empties the contents into his vessel, and then replaces it to collect any sap that might flow afterwards.

After the first tapping, and before again tapping the tree, the cup is taken down and the dried juice, one-eighth to three-fourths of an inch thick, is removed from it. When a quantity is thus obtained, sufficient to fill a box 1 by 1½ feet deep, it is collected, placed in the box, and fresh "milk" poured over the loose pieces; this binds them into a solid mass as it dries. These masses are called *sernamby*, and are only second-class rubber. Having collected the "milk" from the trees of his *estrada*, it is taken to the smokehouse where a fire is built of dry "urucury" or "uauassu" palm nuts (called in Bolivia *motacu* or *куси*), and an earthen jar without bottom is placed over them to serve as a chimney.

The "milk" is now poured into a large, open receptacle—often the inverted back of a turtle—then taking a common wooden paddle, such as is used with canoes, the "milk" is poured over the blade, wetting both sides of the paddle, which is then passed through the heat and smoke a few inches above the neck of the jar, and then withdrawn and passed over again and returned. The heat and smoke coagulate the sap quickly, seldom making a second passage necessary. The paddle is now again wetted and then passed as before. When the "*bolacha*" is made, i. e., when all the "milk" is coagulated on the blade, it is placed in the sun on a rack of poles several feet above the ground. If the trees yield well, the paddle now weighs 30 to 50 pounds, and when dry, usually 10 to 30 pounds. The following day, when the paddle is again wanted for use, it is taken off the drying poles, the rubber on the end cut through, and by striking the end of the handle upon the ground it is driven through the rubber. It is yet soft, and stencil impressions are made into it with the initials of the owner.

Trees treated in this manner can be tapped every day in the year; however, after five years' continuous tapping, a rest of two to five years should be given them. If cultivated, possibly this need not be done. Many have two or more rubber camps, and thus can give the supposed needed rest.

There are only two points in collecting rubber requiring strength—the long carry of the sap, and the weight of the paddle near the end of the coagulating process. As the rubber is not coagulated except with the aid of the palm nuts mentioned, the value of rubber estradas are dependent somewhat on the abundance of these nuts and nearness to place needed.

The Indians receive \$3 a month and rations. The rivers abound in fish, the forests in monkeys, wild turkeys, a few peccary, and tapirs, and, when sand bars are bare, turtle eggs and turtles. Many camps have their turtle pens; the starch of the yucca (mandioca plant) supplants flour, bananas, plantains, and potatoes. With rice, bananas, yucca, fish, turkeys, one need not suffer. Communication with the stock farms now makes “jerked” meat abundant. The expenses of living are nominal, while the profits are enormous. Export duties are 20 per cent ad valorem.

The cost of gathering rubber and placing it on the market is estimated at 25 cents per pound. The difficulties in taking rubber to the steamer below the falls at San Antonio on the river Madeira, perils of the voyage, and loss of time (three to four months), makes it necessary to “work” rubber with at least 30 to 50 men, as it will require 30 men to run the falls and rapids. When transportation facilities are better, families may settle and collect the product where trees are few, for they could put in their extra time cultivating chocolate, tobacco, sugar cane, and rice. The yucca starch could be made a profitable industry, for it makes splendid bread or biscuit, and when dried becomes *tupoca*, or when dried over the fire, is the *farinha* of Brazil. The health of rubber camps is good when proper care is taken.

CHILE.

FOREIGN TRADE IN 1895 AND 1896.

From the summary of information lately published by the Administration of Customs the movement of foreign commerce of Chile, valued in dollars of 38 pence, reached the following figures during the past two years:

	1895.	1896.
Imports.....	\$69,206,552	\$74,082,805
Exports.....	72,919,532	74,359,419
Total.....	142,126,434	148,442,219

Thus the commercial transactions for 1896 show a total increase of \$6,315,785 compared with those of the preceding year. In 1896 the imports and exports were nearly the same, being

\$1,439,532 over those of 1895. This increase is almost entirely on the following products:

Wheat.....	\$2,093,103
Iodine.....	621,370
Wool.....	394,532
Copper in bars.....	545,991
Silver in bars.....	315,696
Copper and silver ores.....	745,692
Sole leather.....	203,000

On the other hand, the exports of 1896, compared with those of 1895, show the following decrease upon four of the principal articles:

Nitrate.....	\$1,596,843
Hides (ox).....	672,720
Coal.....	126,667
Gold in bars.....	28,758

In 1888 and 1893, the most prosperous years of Chilean commerce, the exports reached the figures \$73,000,000, which are exceeded to-day by \$1,359,419.

The data of 1896 can not be taken as a basis of estimate for the present year, notably on account of the decrease, already stated, in the shipments of nitrate, which decrease will no doubt be the more decided until the stock which fills the depots in Europe is exhausted. In fact, a comparison of the figures obtained during the first quarter of 1897 with those of the corresponding period of the preceding year gives the following results:

	Imports.	Exports.
First quarter, 1896.....	\$18,987,330	\$18,988,533
First quarter, 1897.....	16,642,715	13,880,919
Difference.....	2,344,615	5,107,614

Nitrate alone composes four-fifths of the decrease in the exports, which are divided approximately as follows:

Nitrate.....	\$4,055,343
Copper in bars.....	97,873
Silver ore.....	95,251
Silver in bars.....	180,643
Borate of calcium.....	65,975
Barley.....	138,865
Wool.....	84,698

Three other articles show a slight increase during the same period, viz:

Wheat.	\$65,363
Iodine.	74,730
Sole leather.	34,373

LEATHER INDUSTRY.

It is impossible to fix the date when the tanning business was introduced into Chile; it can be asserted, however, that the Spaniards engaged in it shortly after the conquest of the country. In 1825 GUILLAUME PORTÉ, a competent currier and tanner, was induced by the Government to come to Chile, and with other French artisans settled in Santiago. This must be regarded as the beginning of the business in this Republic. Since that time the industry has been almost exclusively carried on by Frenchmen. In 1860 a German colony of Valdivia located in the midst of a forest abounding in every kind of tree, rich in tannin bark, and the manufacture of the highly prized sole leather known as *valdivia* commenced.

From this period tanning, as a branch of industry, became very prosperous and extended to various parts of the country from Santiago.

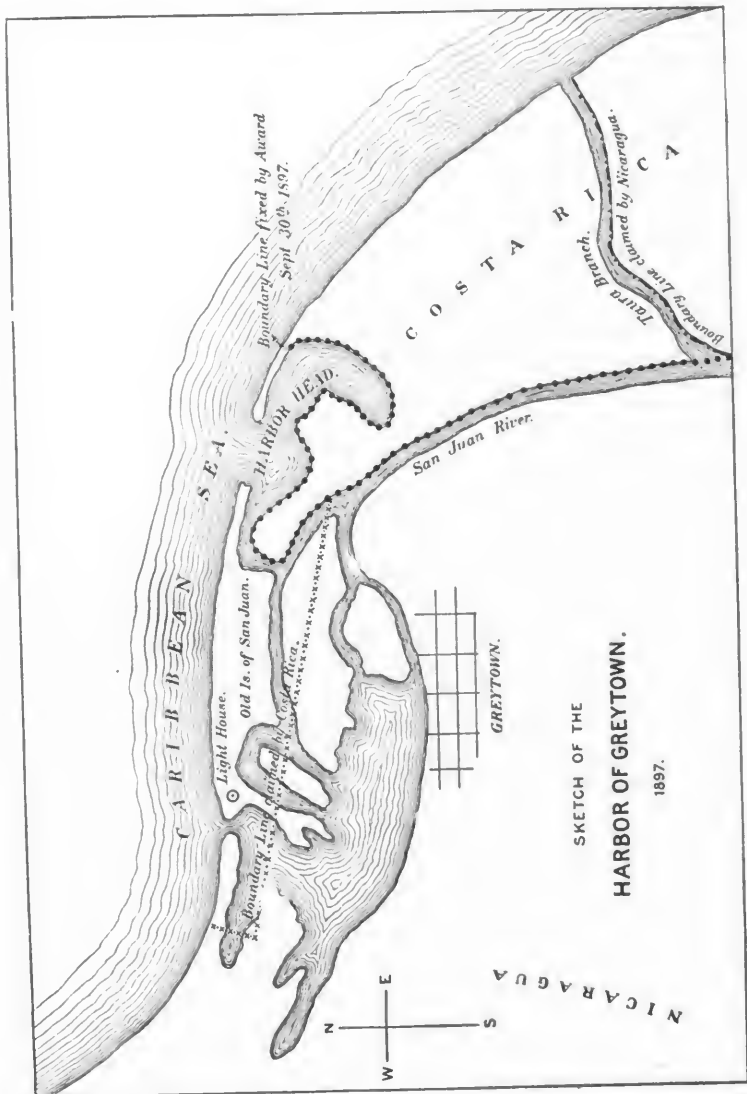
In regard to the imports of tanned or dressed leather, they are practically nil for sole leather, the country being in fact an exporter of this article. A few shipments of leather straps, manufactured in France, England, and the United States, are received. Chile, however, imports large quantities of leather for vamps, and usually the imports of patent leather (calfskins) amount to about 800 dozens per month, principally from France. The United States has practically no interest in the leather business of Chile, which at present is monopolized by French and German merchants.

COLOMBIA.

CONTRACT FOR AN AERIAL RAILWAY.

Hon. CHARLES BURDETT HART, United States Minister to the Republic of Colombia, incloses to the Department of State the terms of a contract between the republic and NICOLAS KROHNE, a German subject, for the construction of an aerial railway from the city of Honda, on the Magdalena River, to Agualarga, a town on the savannah of Bogotá.

By the terms of the concession, the railway is to be built and ready for public traffic within three years from the date of the approval of the contract: the system of transportation being by aerial railway (Otto system). The right to put up posts or supports for the line on public highways is conceded, provided they do not interfere with their use as roads for public traffic. On private property, the concessionaire shall obtain, at his own expense, the land necessary for the road and its annexes; in case the owners of the property and the concessionary can not agree upon the terms, the Government shall proceed to expropriate it, payment for the same being made at the expense of the concessionary. The contracting company is authorized to construct branch lines into the producing centers of the country, such branch lines enjoying in their construction all privileges applicable to the main line. The work on the construction of the main line shall be begun within eighteen months, counted from the date of the approval of the contract, and the line shall be finished and open for public service, in a condition of proper solidity and security, within three years. The concessionary binds himself to maintain the main line and branches in good condition, so that at all times, excepting through fortuitous circumstances, transportation can be accomplished with reasonable rapidity and security for mails, passengers, and cargo. The rates of transportation shall be fixed by the company, but they shall not exceed 150 marks per ton, or its equivalent in Colombian currency, on cargoes from the Magdalena River to the savannah of Bogotá. For transportation over other parts of the line, a proportional tariff shall be charged. For each five years after the line has been in operation the company binds itself to reduce the tariff; at the end of ten years it shall be reduced one-half, or 75 marks per ton, on through traffic. The cargo tariff over branches shall be adjusted according to the distance the freight is transported. The Government mails shall be transported free of cost, but Government property shall pay the ordinary tariff rates, preference in all cases being given for their immediate dispatch. The concession may be transferred, in whole or part, to a third party, excepting, however, foreign nations. At the expiration of fifty years after the completion of the work the property, with all branches and appurtenances, in perfectly good condition, and without remuneration of any kind, shall revert to the Government of Colombia.



COSTA RICA-NICARAGUA.

AWARD OF GENERAL E. P. ALEXANDER, ENGINEER ARBITRATOR.

The Bureau has received from Señor CALVO, Minister Resident of Costa Rica, the following translation of the award of General E. P. ALEXANDER, appointed by President CLEVELAND Engineer Arbitrator in determining the boundary limits between Costa Rica and Nicaragua.

The terms of the convention for the demarcation of the boundary lines were published in full in the MONTHLY BULLETIN for April, 1897.

SAN JUAN DEL NORTE, NICARAGUA,
September 30, 1897.

To the Commissions of Limits of Costa Rica and Nicaragua.

GENTLEMEN: In pursuance of the duties assigned me by my Commission as Engineer Arbitrator to your two bodies, with the power to decide finally any points of difference that may arise in tracing and marking out the boundary line between the two Republics, I have given careful study and consideration to all arguments, counter arguments, maps, and documents submitted to me in the matter of the proper location of the initial point of the said boundary line upon the Caribbean Coast.

The conclusion at which I have arrived and the award I am about to make do not accord with the views of either Commission. So, in deference to the very excellent and earnest arguments so faithfully and loyally urged by each commission for its respective side, I will indicate briefly my line of thought and the considerations which have seemed to me to be paramount in determining the question. And of these considerations the principal and the controlling one is that we are to interpret and give effect to the treaty of April 15, 1858, in the way in which it was mutually understood at the time by its makers.

Each commission has presented an elaborate and well-argued contention that the language of that treaty is consistent with its claim for a location of the initial point of the boundary line at a place which would give to its country great advantages. These points are over six miles apart, and are indicated on the map accompanying this award.

The Costa Rican claim is located on the left-hand shore or west headland of the harbor; the Nicaraguan on the east headland of the mouth of the Taura branch.

Without attempting to reply in detail to every argument advanced by either side in support of its respective claim, all will be met and sufficiently answered by showing that those who made the treaty mutually understood and had in view another point, to wit, the eastern headland at the mouth of the harbor.

It is the meaning of the men who framed the treaty which we are to seek rather than some possible meaning which can be forced upon isolated words or sentences. And this meaning of the men seems to me abundantly plain and obvious.

This treaty was not made hastily or carelessly. Each State had been wrought up by years of fruitless negotiations to a state of readiness for war in defense of what it considered its rights, as is set forth in Article 1. In fact, war had actually been declared by Nicaragua on November 25, 1857, when, through the mediation of the Republic of Salvador, a final effort to avert it was made, another convention was held, and this treaty resulted. Now, we may arrive at the mutual understanding finally reached by its framers by first seeking in the treaty as a whole for the general idea or scheme of compromise upon which they were able to agree. Next, we must see that this general idea of the treaty as a whole harmonizes fully with any description of the line given in detail, and the proper names of all the localities used, or *not used*, in connection therewith, for the *nonsense* of some names may be as significant as the use of others. Now, from the general consideration of the treaty as a whole the scheme of compromise stands out clear and simple.

Costa Rica was to have as a boundary line the right, or southeast, bank of the river, considered as an outlet for commerce, from a point three miles below Castillo to the sea.

Nicaragua was to have her prized "*sumo imperio*" of all the waters of this same outlet for commerce, also unbroken to the sea.

It is to be noted that this division implied also, of course, the ownership by Nicaragua of all islands in the river and of the left or northwest bank and headland.

This division brings the boundary line (supposing it to be traced downward along the right bank from the point near Castillo) across both the Colorado and the Taura branches.

It can not follow either of them, for neither is an outlet for commerce, as neither has a harbor at its mouth.

It must follow the remaining branch, the one called the Lower San Juan, through its harbor and into the sea.

The natural terminus of that line is the right-hand headland of the harbor mouth.

Next, let us note the language of description used in the treaty, telling whence the line is to start and how it is to run, leaving out for the moment the proper name applied to the initial point. It is to start "at the mouth of the river San Juan de Nicaragua, and shall continue following the right bank of the said river to a point three English miles from Castillo Viejo."

This language is evidently carefully considered and precise, and there is but one starting point possible for such a line, and that is at the right headland of the bay.

Lastly, we come to the proper name applied to the starting point, "the extremity of Punta de Castilla." This name Punta de Castilla does not appear upon a single one of all the original maps of the bay of San Juan which have been presented by either side, and which seem to include all that were ever published before the treaty or since. This is a significant fact, and its meaning is obvious. Punta de Castilla must have been, and must have remained, a point of no importance, political or commercial, otherwise it could not possibly have so utterly escaped note or mention upon the maps. This agrees entirely with the characteristics of the mainland and the headland on the right of the Bay. It remains until to-day obscure and unoccupied, except by the hut of a fisherman. But the identification of the locality is still further put beyond all question by the incidental mention, in another article of the treaty itself, of the name Punta de Castilla.

In Article V Costa Rica agrees temporarily to permit Nicaragua to use Costa Rica's side of the harbor without payment of port dues, and the name Punta de Castilla is plainly applied to it. Thus we have, concurring, the general idea of compromise in the treaty as a whole, the literal description of the line in detail, and the verification of the name applied to the initial point by its incidental mention in another portion of the treaty, and by the concurrent testimony of every map maker of every nation, both before the treaty and since, in excluding this name from all other portions of the harbor. This might seem to be sufficient argument upon the subject, but it will present the whole situation in a still clearer light to give a brief explanation of the local geography and of one special peculiarity of this Bay of San Juan.

The great feature in the local geography of this bay, since our earliest accounts of it, has been the existence of an island in its outlet, called on some early maps the island of San Juan. It was an island of such importance as to have been mentioned in 1820 by two distinguished authors, quoted in the Costa Rican reply to Nicaragua's argument (page 12), and it is an island to-day, and so appears in the map accompanying this award. The peculiarity of this bay, to be noted, is that the river brings down very little water during the annual dry season. When that happens, particularly of late years, sand bars, dry at all ordinary tides, but submerged more or less and broken over by the waves at all high ones, are formed, frequently reaching the adjacent headlands, so that a man might cross dry-shod.

Now, the whole claim of Costa Rica is based upon the assumption that on April 15, 1858, the date of the treaty, a connection existed between the island and the eastern headland, and that this converted the island into mainland, and carried the initial point of the boundary over to the western extremity of the island. To this claim there are at least two replies, either one seeming to me conclusive.

First, the exact state of the bar on that day can not be definitely proven, which would seem to be necessary before drawing important conclusions.

However, as the date was near the end of the dry season, it is most probable that there was such a connection between the island and the eastern Costa Rican shore as has been described. But even if that be true, it would be unreasonable

to suppose that such temporary connection could operate to change permanently the geographical character and political ownership of the island. The same principle, if allowed, would give to Costa Rica *every island in the river* to which sand bars from her shore had made out during that dry season. But throughout the treaty the river is treated and regarded as an outlet of commerce. This implies that it is to be considered as in average condition of water, in which condition alone it is navigable.

But the overwhelming consideration in the matter is that by the use of the name of Punta de Castilla for the starting point, instead of the name Punta Arenas, the makers of the treaty intended to designate the mainland on the east of the harbor. This has already been discussed, but no direct reply was made to the argument of Costa Rica quoting three authors as applying the name Punta de Castilla to the western extremity of the before-mentioned island, the point invariably called Point Arenas by all the naval and other officers, surveyors, and engineers who ever mapped it.

These authors are L. MONTUFAR, a Guatemalan, in 1887; J. D. GAMEZ, a Nicaraguan, in 1889, and E. G. SQUIER, an American, date not given exactly, but subsequent to the treaty. Even of these, the last two merely used, once each, the name Punta de Castilla as an alternate for Punta Arenas. Against this array of authority we have, first, an innumerable number of other writers clearly far more entitled to confidence; second, the original makers of all the maps, as before pointed out, and third, the framers of the treaty itself, by their use of Punta de Castilla in Article V.

It must be borne in mind that, for some years before the making of this treaty, Punta Arenas had been by far the most important and conspicuous point in the bay. On it were located the wharves, workshops, offices, etc., of Vanderbilt's great Transit Company, conducting the through line from New York to San Francisco during the gold excitement of the early fifties. Here the ocean and river steamers met and exchanged passengers and cargo. This was the point sought to be controlled by Walker and the filibusters.

The village of San Juan cut no figure at all in comparison, and it would doubtless be easy to produce by hundreds references to this point as Punta Arenas by naval and diplomatic officers of all prominent nations, by prominent residents and officials, and by engineers and surveyors constantly investigating the canal problem, and all having a personal knowledge of the locality.

In view of all these circumstances, the jealousy with which each party to the treaty defined what it gave up and what it kept, the prominence and importance of the locality, the concurrence of all the original maps in the name, and its universal notoriety, I find it impossible to conceive that Nicaragua had conceded this extensive and important territory to Costa Rica, and that the latter's representative had failed to have the name Punta Arenas appear anywhere in the treaty. And for reasons so similar that it is unnecessary to repeat them it is also impossible to conceive that Costa Rica should have accepted the Taura as her boundary, and that Nicaragua's representative should have entirely failed to have the name Taura appear anywhere in the treaty.

Having then designated generally the mainland east of Harbor Head as the location of the initial point of the boundary line, it now becomes necessary to specify more minutely, in order that the said line may be exactly located and permanently marked. The exact location of the initial point is given in President CLEVELAND'S award as the "extremity of Punta de Castilla, at the mouth of the San Juan de Nicaragua River, as they both existed on the 15th of April, 1858."

A careful study of all available maps and comparisons between those made before the treaty and those of recent date made by Boards of Engineers and officers of the Canal Company, and one of to-day made by yourselves to accompany this award, makes very clear one fact: The exact spot which was the extremity of the headland of Punta de Castilla, April 15, 1858, has long been swept over by the Caribbean Sea, and there is too little concurrence in the shore outline of the old maps to permit any certainty of statement of distance or exact direction to it from the present headland. It was somewhere to the northeastward, and probably between 600 and 1,600 feet distant, but it can not now be certainly located. Under these circumstances it best fulfills the demands of the treaty and of President CLEVELAND'S award to adopt what is practically the Headland of to-day, or the northwestern extremity of what seems to be the solid land, on the east side of Harbor Head Lagoon.

I have accordingly made personal inspection of this ground, and declare the initial line of the boundary to run as follows, to wit:

Its direction shall be due northeast and southward, across the bank of sand, from the Caribbean Sea into the waters of Harbor Head Lagoon. It shall pass, at its nearest point, 300 feet on the northwest side from the small hut now standing in that vicinity. On reaching the waters of Harbor Head Lagoon the Boundary Line shall turn to the left, or southeastward, and shall follow the water's edge around the Harbor until it reaches the river proper by the first channel met. Up this channel, and up the river proper, the line shall continue to ascend as directed in the Treaty.

I am, gentlemen, very respectfully, your obedient servant,

E. P. ALEXANDER.

CONTRACT FOR THE CONSTRUCTION OF THE PACIFIC RAILROAD.

Through the courtesy of Señor Don JOAQUÍN B. CALVO, Minister of Costa Rica in Washington, the Bureau is enabled to publish the following information:

The Constitutional Congress of the republic has approved the contract, concluded on June 14, 1897, between the Secretary of Promotion and JOHN H. CASEMENT, a citizen of the United States, for the construction of the Pacific Railroad. Below are the princi-

pal features of the contract, with the amendments introduced by the Chamber:

Mr. CASEMENT binds himself to construct, for the sum of \$2,898,971.43, United States gold, and to deliver in perfect condition for service, a line of railroad, which, starting from the capital of the Republic, shall terminate at Port Tivives, on the Pacific, including all its appurtenant works. The rolling stock, as well as everything employed in the construction of the road, shall be first class, and the contractor is subject to the provisions laid down by the Bureau of Public Works.

The roadbed shall be 4.57 meters wide in the cuts and 3.25 meters wide in the fills. The rails are to be of Bessemer steel, weighing 25 kilograms to the lineal meter. The cross-ties must be of hard wood, subject to the approval of the Government, and measure 7 feet (English) in length, 6 inches in height, and 9 inches in width. They shall be laid at intervals of 0.73 meter from center to center. The ballast to be of clean river sand, gravel, and hard rock. The facings of all masonry work shall be of hard, cut stone. The bridges are to be of steel and iron, and plans of the same showing the system of construction must first be presented to the Government for inspection and approval.

All metal structures must be submitted to scrupulous tests to demonstrate their resistance. The line shall consist of a single track, 3 feet 6½ inches (English) between rails, and at curves, slightly wider. The two terminal stations must be well constructed and provided with everything necessary for a good service. There shall be constructed at San Jose a shop with the necessary machinery and apparatus for the repair of the rolling stock. An auxiliary station is to be built at the port. A locomotive round-house shall be built at the capital with a capacity for four engines and their corresponding turntables.

The equipment will consist of four combination passenger and freight locomotives of forty tons each, two of twenty-eight tons each, six first-class passenger cars, six second-class passenger cars, twenty freight and baggage cars, and forty platform cars. The locomotives and cars shall be of the American system. A telegraph line shall extend the entire length of the railroad, with its corresponding offices.

The contractor binds himself to begin the construction of the

road within six months, reckoned from the final approval of the contract, and within the thirty months next following he shall deliver the railroad to the Government entirely complete, with all its connections, appurtenances, etc.

As a guaranty for the execution of this contract, the contractor is required to deposit in the National Treasury, within sixty days after the final approval of this contract by the Constitutional Congress, a bond guaranteed by the American Surety Company of New York for the sum of \$30,000, United States gold, or, should the Government prefer it, the sum of \$30,000 in cash.

With respect to the bond of \$30,000, United States gold, or \$30,000 cash, as the case may be, the contractor shall forfeit it and be debarred from making any claim therefor in the cases following:

1. Should the work not be begun within six months after the final approval of the contract by the Constitutional Congress.

2. Should it be suspended, after it has once been entered upon, for a continuous period of three months at least, provided that such suspension be not due to unforeseen causes or *vis major*, duly proven.

Should the contractor fail to finish the railroad within the time stipulated, he shall pay, in the way of a fine, the sum of \$3,000, United States gold, for each month of delay until the final completion of the work. The government binds itself to place the contractor in possession of the sections of land necessary for the construction of the road, as well as of the ground needed for the stations and their appurtenances. All material required in the construction of the railway will be admitted free of customs and wharfage dues.

The government binds itself to secure to the contractor the right of way over the roads and properties of private parties wherever he may need the same.

The contractor may introduce laborers of the white race, and, should it be necessary, also of the negro and Japanese races, provided that the contractor shall be bound to provide for the exit from the country of the two last-named classes of laborers, should the government so determine. The laborers may introduce, free of all duty or tax, their baggage, meaning thereby articles of personal wear and the implements of their profession or trade.

For the payment to the contractor the Government shall set

aside each month, beginning with the commencement of the said work, the sum of \$100,000, which will be deposited in the Bank of Costa Rica. The contract contains all the conditions referring to this feature. Should the contractor complete the railroad before the date named to the satisfaction of the government, the latter shall receive it with all its connections and appurtenances, paying therefor in bonds to the contractor or his legal representatives whatever balance may be due on the execution of this contract.

All questions arising out of this contract shall be decided by four arbitrators, two being named by each party, and, in case of disagreement, by an umpire to be previously named by the same.

The contractor waives all diplomatic intervention, and subjects himself in everything to the laws of the republic. This contract can not be assigned to any person or company without previous authority of the government, and in no case to a foreign government.

NOTE.—Mr. JOHN S. CASEMENT, on the 21st of September last, filed the bond in the sum of \$30,000, United States gold, referred to in the contract, as a guaranty for the execution of his obligations. Work on the railroad has already commenced, and is being actively and energetically prosecuted.

ECUADOR.

CONTRACT FOR A RAILROAD.

The official journal of the republic, the *Registro Oficial*, is authority for the statement that the Government of Ecuador has recently entered into a contract with Mr. ARCHER HARMAN, of New York, representing a syndicate composed of United States capitalists, for the construction of a railway from Guayaquil to Quito. The following letter written by Mr. HARMAN to President ALFARO will suffice to show the magnitude of the work, the total cost of which is estimated at \$17,532,000.

Starting from Quito, at a height of 9,350 feet above the sea level, the railway will reach Santa Rosa at an elevation of 9,986 feet. A few miles beyond that point, and after crossing a very broken region, the railway will arrive at Tambillo, 8,250 feet. Then, through a region equally broken and abrupt, it will reach a height of 11,980 feet. From this point the line will descend again to an altitude of 8,304 feet to San Miguel, from which it will again rise to a height of 9,800 feet. The next point to be crossed will be Ambato, at a height of 8,100 feet, from which point the heights of Chimborazo will be crossed at an altitude

of 12,300 feet. After this the line will descend and ascend to altitudes of 10,460 and 11,800 feet, respectively, until it reaches the point of Guamate, at an altitude of 10,480 feet. The ground to be covered, both in the ascent and descent, from these various heights is excessively abrupt, and it will be necessary in many places to cross rivers and streams, some of them already quite important. I do not know of any other railway in the world having to cross such enormous heights with such frequency or over such difficult and broken ground, and encountering in its course so many streams and rivers. According to my calculation it will be necessary to construct 830 bridges along the whole extent of the line, some of them with as much as 500 feet span.

The railway is to be finished within six years from the date of commencing the work, which shall be within the present year. The concession grants to the company the existing railway from Guayaquil to the interior, a distance of 65 miles: this will form a part of the new road. As a guaranty for the fulfillment of their obligations, the company is required to deposit with the Government \$520,000. The total length of the road will be about 650 kilometers, at an average cost per kilometer of \$27,000 in gold.

In connection with the above-mentioned important undertaking, attention is called to the fact that in the MONTHLY BULLETIN for November, 1895, page 277, reference is made to the purpose of President ALFARO to inaugurate a general scheme of internal improvements in Ecuador.

MEXICO

TRADE REPORT FOR THE YEAR 1896.

The most notable feature in the trade conditions of Mexico for the year 1896 is the steady increase of commercial relations with the United States, which country takes nearly 75 per cent of the total produce exported, England coming next with 16 per cent, leaving for all other countries together scarcely 10 per cent. The imports from the United States, which in 1895 represented 45 per cent of the total trade, have advanced to 52½ per cent, having increased in one year \$8,262,000.

This increase in the value of imports is in part due to the falling off in the maize crop, which constitutes the principal article of food for the poorer classes, and necessitated the importation of this

product in large quantities from the United States. In spite of the bad coffee crop, the value of exports was greater than in the preceding year, the amount being made up by a large increase in the exportation of gold and silver, especially the latter, so that on the whole the year 1896 was a prosperous one.

The value of the total imports in 1896 amounted to \$45,176,358, as against \$34,970,358 in 1895, showing an increase of over \$10,206,000, or nearly 30 per cent. Of this amount, \$3,888,000, according to Mr. CARDEN, British Consul at the City of Mexico, can safely be set down to real increase in consumption, the remainder being practically an investment of foreign capital in the form of material for the construction of public works or for industrial enterprises. The importation of luxuries, such as carriages, fancy goods, jewelry, spirituous liquors, high-class groceries, and similar articles, shows an advance of about \$1,701,000; of maize, the cause of whose extensive importation has already been alluded to, \$2,167,000; while cotton cloth, which reached a lower valuation than in normal years, by the addition of raw cotton for domestic manufacture, attained an increased figure of \$972,000.

The demand for coal and coke is becoming greater every year, in view of the remarkable development of industrial enterprises throughout the country. In 1896 the imports of these articles exceeded those of 1895 by more than 50,000 tons, a large proportion of this excess coming from the United States.

The great activity in the Mexican cotton manufacturing industry may be gauged from the fact that although there was an unusually good cotton crop in the republic for 1896, the imports of the raw material exceeded those of the previous year by 30,000 hundredweights, and that the total consumption of raw cotton in the mills was somewhat over 470,000 hundredweights. In cotton piece goods, the values of 1896 exceeded those of 1895 by \$486,000, but as this material forms almost the exclusive clothing of the laboring classes, its sale was affected by the high price of food products, and large stocks have been left on hand. Some idea of the consumption of such goods throughout the republic may be gathered from the official returns, which show the production of the home factories to have been 260,000,000 yards, to which must be added about 60,000,000 yards of imported goods.

Imports of linen goods show a total valuation of \$694,330, which indicates an increase of \$141,305 over those of the preceding year. In woolens there is a falling off of about 12 per cent, which can only be attributed to the great improvement in the quality of local manufacture.

The increase in the imports of iron and steel in 1896 is very remarkable, amounting to \$1,965,582, or nearly 70 per cent, as compared with 1895, showing an unusual activity in the construction and improvement of works of permanent utility to the country. Over half of this increase, about \$1,064,000, is accounted for in the importations of steel rails and sleepers, and the remainder may be roughly divided up as follows: Iron tubing, \$208,980; corrugated iron sheets and iron beams for roofing, \$87,480; nails, screws, and rivets, \$72,900; sheet, hoop, and bar iron, \$53,460; agricultural implements, \$48,600; bar steel for mining purposes, \$34,120; and miscellaneous manufactures of iron and steel, \$398,120.

The imports of machinery and implements show an increase of 10 per cent over those of 1895, the largest subdivision under this heading being the somewhat general one of "agricultural and other machinery," comprising all machines employed in agricultural, mining, and manufacturing industries, the importation of which amounted in 1896 to \$2,835,066, or \$461,700 more than in 1895. Steam engines, tools for artisans, pumps, printing presses, and miscellaneous machines are rated as \$418,824 in excess of the preceding year. These articles are imported preferably from the United States, both on account of their superior quality and the greater rapidity with which orders are filled by the neighbor country.

Spirituous liquors show an increase of \$242,524, imports of beer remaining stationary, with a value of \$208,880. It is probable that in a few years little foreign beer will be used in Mexico, as the brewing industry is beginning to assume large proportions, and the great improvement in the quality of the beer now sold, taken in conjunction with the very low price at which it is retailed, makes it very hard for the foreign article to compete with it, except under special conditions.

The imports of chemical products amounted to \$1,645,047 in 1896, as against \$1,480,368 in 1895; a noticeable feature in this

trade being the increase in the importation of paints and colors, which show a difference of 130 per cent.

In paper and manufactures of paper, a comparison of imports for the two years shows a balance in favor of 1896 to the extent of \$262,419, the increase being found chiefly under the subdivisions of books and music, writing paper, and printed forms and account books. There was a small falling off in the demand for wall paper.

The value of the imports of the various articles classified as "other articles" was 43 per cent more in 1896 than it was in 1895, the amounts being, respectively, \$18,875,947 and \$13,157,245. The largest item is that of groceries and provisions, which increased from \$2,018,154 to \$5,082,920. In this latter amount is included about \$2,187,000 for the value of the maize brought from the United States, to which reference has already been made.

The importation of wood and manufactures of wood has increased very notably, the value in 1895 being \$549,584, while in 1896 it amounted to \$2,054,483. A very large proportion of this increase consisted of sawed lumber for the purposes of construction.

Another important item is that of carriages and other vehicles, among which are included railway cars, the imports of which increased from \$166,324 in 1895 to \$959,494 in 1896.

The other groups of articles which call for special mention on account of the value they represent and the increase in the amount of their importations, are, in the order of their magnitude: Cement, tiles, fire brick, copper, brass, and tin; glass and earthenware; and leather goods, which together represented a value in 1896 of \$3,668,411, as against \$2,048,247 in 1895.

The nature of the exports from Mexico underwent a marked change during the year 1896, there being a falling off of nearly 50 per cent in coffee exported, while a large increase in the exportation of silver and gold, as well as dyewoods, copper, cabinet woods, and tobacco more than made up the deficiency. The official figures of the total value of the exports place it at \$2,197,000 more than the preceding year. Mining products constitute, as usual, a large part of the exports, amounting, between gold, silver, copper, and lead, to 70 per cent of the total. The gold-mining industry has excited great interest, and many new properties have

been opened up in the States of Oaxaca and Mexico, as well as in Sonora. Nearly 85 per cent of all the gold exported is in the form of bullion, the remainder being made up of a little coin and some gold ores, mostly shipped from the west coast for treatment in San Francisco.

In 1896 the value of silver was by far the largest amount ever shipped from Mexico in one year, being worth, at the average rate of exchange for that year, \$30,692,694. Thirty-one per cent of this amount represented Mexican silver coin; 20 per cent was exported in the form of ores and sulphurets for treatment in the United States, Germany, and England; 48 per cent was exported in the form of bars, either of pure silver or what is known in the United States as base bullion—that is to say, argentiferous lead as it comes out of the smelting furnace and before it is refined.

The smelting industry in Mexico has made great strides of late years, especially as regards economy of treatment of the ores, and it is probable that each year the amount of ore sent abroad will become less. The remarkable development of silver mining, in spite of the low price of the metal abroad, is in great measure due to the fact that large quantities of ores which are not rich enough to stand the high cost of reduction by the imperfect methods in use in most of the smaller mining camps can now be profitably shipped for treatment in one or other of the large smelting works in the central and northern parts of the republic. The movement of freight thus brought about, which amounts to several hundred thousand tons per annum, has been of the greatest benefit to the railways.

The henequen crop of 1896 was a large one, the exports being 4,800 tons more than the preceding year, but as the price was lower, the value instead of being greater was less.

The price of ixtle fiber also suffered a depreciation, which was, however, more than compensated for by the great increase in the quantity exported, the respective amounts being 3,599 tons, with a value of \$291,469 in 1895, and 7,879 tons, with a value of \$368,545 in 1896.

Broom root, on the other hand, rose considerably in price, from somewhat under \$131.22 per ton to over \$155.52; a corresponding increase is also observable in the amount exported.

Coffee suffered a remarkable falling off, both in the quantity produced and the prices as well. Copper advanced somewhat in

tonnage and value, and the mean price of dyewoods was on the whole higher than in 1895, with a noticeable increase in the quantity exported.

Exports of live stock, although three times as great as in 1894, show a decrease in comparison with 1895, the total number exported in 1896 being 184,713, including horned cattle, sheep, hogs, horses, mules, and asses. Lead has remained stationary for the two years under consideration, if we except a small increase in value.

The price of goatskins and ox hides in the New York market was somewhat lower than in 1895, and this, taken in conjunction with the large export of live cattle from the Northern States of the Republic in the past two years, accounts for the falling off in the value of these articles in 1896, which, however, did not exceed 10 per cent.

While for manufactured tobacco, the returns for the two years are substantially the same, the large increase in exports of leaf tobacco, reaching 1,070,413 pounds in excess of the previous year, makes the total valuation of tobacco exports of all kinds show an increase of \$240,016, or over 30 per cent for 1896. The increasing scarcity of Cuban tobacco is giving a great stimulus to the industry in Mexico, and there are strong grounds for expecting a considerable increase in the export of this article in the course of the next two or three years.

Chicle-gum, which requires very little preparation to be brought into a marketable condition, has attracted a good deal of attention of late, with the result that the exportation in 1896 exceeded by nearly 1,000,000 pounds that of the preceding year. In consequence, however, of the large production there was a notable decrease in price.

The value of cabinet woods exported in 1896 was \$478,948, as against \$328,906 in 1895, the increase being principally in cedar.

Vanilla shows a considerable falling off in quantity exported, but this decrease was compensated to a great extent by a rise in price, the same conditions being reported in the shipment of beans.

Owing to the growing demand in the United States for Mexican oranges, fruit exports indicate a large percentage of increase

over 1895, and, taken with sugar, there is an increased valuation of nearly 40 per cent in these articles alone.

NOTE.—The statistics in the above report were made in English currency and reduced to that of the United States, on the basis of \$4.86 to the pound sterling.

PARAGUAY.

EXPORTATION OF THE COCOANUT.

HON. JOHN STEWART, Consul-General of Paraguay, has sent to the Bureau an extended report on the subject of the exportation of the cocoanut, through the active efforts of the Agricultural Bank of Paraguay, an institution established several years ago devoted exclusively to the promotion of the agricultural and industrial interests of the country.

From this report it is learned there exist in Paraguay millions of cocoanut palms, the productive value of which has only recently been appreciated. With a view to determining the practicability of exploiting this prominent industry, the Agricultural Bank offered in the year 1895 prizes for the simplest and cheapest device for extracting the nut from the outer shell. The second question to be solved was the possibility of placing the product upon the market in competition with other countries. These efforts met with such success that the exploiting of this industry has been entered upon with such energy as to assure its permanency in the development of the wealth of this comparatively little-known country.

In April of the present year a consignment of cocoanuts was made to a firm in London, and disposed of at such prices as to realize a net profit of \$1.69 (gold) per hundredweight. The experiment would indicate that the markets of the United States might also be advantageously opened to this fruit.

In a report to the Ministry of the Treasury, the Council of Agriculture says: There exist means whereby the country can export millions of pounds annually of cocoanuts in the certainty that they will find immediate sale in large quantities. * * * A telegram from a firm in London advises that the Paraguayan

cocoanut sells in that market at from £11 5s. to £11 10s. per ton, as it is very rich in oil. The market for this article is not limited to England alone, for the Consul of the republic in Naples, Señor COPPIN, has repeatedly written to the Bank, offering in behalf of an Italian oil manufacturer, to make a contract for 10,000 tons per annum, more or less, at £11 per ton.

Our Consul at Hamburg, Herr WIENGREEN, has also requested consignments and samples of the article, believing that the said city must be a good market for the cocoanut.

IMMIGRATION AND COLONIZATION.

The present law governing immigration and colonization in Paraguay is substantially the same as has obtained since June 7, 1881. Certain modifications have, however, been made, and the Bureau is indebted to Hon. JOHN STEWART, Consul-General of Paraguay in the United States, for a copy of the same, from which the following information is collected:

In Article 4 of the law, which authorizes the Executive Power to establish agricultural colonies in different parts of the republic, it is specified that care shall be taken that only such lands shall be selected as are adapted to agriculture, and preferably those bordering on rivers and along railways, or in the direction of their projected branches.

The Department of Immigration in bringing from abroad families for colonization purposes is instructed that each family shall consist of at least three adults, or of five persons including children, and it must be proven that they are of good character, industrious, and have some knowledge of agriculture. Families meeting such requirements shall receive gratuitously from the Government:

First. The price of their passage from the place of their embarkation to their destination.

Second. Sustenance for the first six months after their settlement in the colony, which term may be extended six months in case of extraordinary circumstances, such as *force majeure*, or any other cause duly proven; also a home, agricultural implements, seeds, and animals for their use.

Third. A body of land containing 16 lots of 8,077 square feet

each or 1,200 areas, the definite title deed to be given after the colonists have been working on the land for *two* consecutive years.

Provision is also made in the law whereby persons desirous of acquiring larger tracts of land may obtain them under advantageous terms at public auction, the stipulation being made that such lands shall be kept under cultivation during five consecutive years, with no interruption in excess of six months, and further that no transfer of title to same shall be made until after the expiration of five years. Land thus sold shall be mortgaged as a guaranty for the payment of the annual installments. If any colonist should fail to make this payment the day it is due, he will be granted an extension for six months, with interest at 1 per cent, and after this term he shall pay, besides the interest, a fine of 1 per cent each month. When six months have elapsed, the land shall be sold in order to collect whatever is due the public treasury, and any amount remaining shall be given to the colonist.

Should any colonist be found to be of bad character, incapable, or negligent of his duties, the Government is authorized to deny to him the privileges of the colony, after indemnifying him for the expenses incurred by him in the settlement, provided said expenses do not exceed the sum of \$800. In case of decease before the expiration of the five years necessary for the acquisition of the property the colonist is legally enabled to transmit it to his legitimate heirs, failing which the concession shall be transferred to an agricultural colonist meeting the requirements of this law.

Gratuitous concessions of new lots may be made to those colonists who have distinguished themselves for their industry and fitness for the work, such concessions not to exceed two lots to each person. Further encouragement to colonization is made in Article 26, which states that "each colonist, within six years of his settlement in the colony, shall be entitled to a bounty of \$10 for every thousand fruit trees that he may prove to have on his lands," and in Article 27, which exempts the foreign settler from taxation during the period of ten years.

All agricultural implements, seeds, furniture for domestic use, arms, and other articles that the immigrants may bring for the development of their industries shall be imported free of duty. Special conditions in the matter of land grants and other privileges

are made to any company or private enterprise having colonization for its purpose, notably the transportation of the immigrants at the expense of the State from the port of landing to their destination.

Concessions of land are also granted to agricultural immigrants who may desire to establish themselves in the republic, but outside of the colonies. Definite deeds to these tracts (8,077 square feet each) shall be given after they have been working the land for two consecutive years, provided that at the end of this period they shall have at least two-thirds of the area under cultivation and have on it 100 coffee trees. These colonists shall also enjoy, besides, the following privileges: Lodging and support at the expense of the Government during the five days following their landing; transportation at the expense of the nation to any place in the republic where they may desire to reside, and free importation of wearing apparel, furniture for domestic use, agricultural implements, tools pertaining to any art or profession they may follow, and one sporting piece for each adult immigrant.

Government Intendants, acquainted with the language of the country, as well as that of the inhabitants of the colony, are appointed in each colony to locate the immigrants, look to the security of the settlement, keep census reports, including statistical data regarding agricultural conditions, etc., and to furnish colonists with suitable information and advice.

PERU.

INFORMATION RELATIVE TO THE MINING LAW.

The Peruvian Minister in London, Señor Don JOSÉ CANEVARO, in a recent communication, gives the following interpretation of the law governing the concessions of mining claims in Peru:

The mining laws in force in Peru concede to each miner but seven claims, but a recent law empowers the Government, at its discretion, to grant an extraordinary number of holdings to mining companies, according to their importance. As many are petitioning for an extraordinary number of claims and do not take effective possession of them, the Government resolved, by the decree of May 22, that persons soliciting for a greater number than seven claims in the gold fields should make a deposit of 200 to 500 soles with the treasury. This

deposit will be returned to them as soon as the deed of concession is granted. It is therefore quite evident that this is not a tax, but simply a temporary deposit. Moreover, miners who only take seven or a lesser number of claims make no deposit, and it will be sufficient for them to declare, what is only just, that they will respect the new mining laws which congress may vote, as stated in another supreme decree of the same date.

OIL FIELDS ON THE COAST.

The Bureau has received a communication on the above subject from Mr. HORACE N. WILSON, of North Cambridge, Mass., who has recently returned from the oil regions on the northern coast of Peru.

According to Mr. WILSON, there are now in operation in the Zorritos district ninety-odd wells, all in a flourishing condition. The output is greater now than at any previous time in the history of this industry and is shipped both up and down the coast, supplying the markets of Ecuador, Peru, and Chile. The product is of a superior quality. A good illuminating oil is refined at the works, and coasting steamers, and locomotives on some of the Peruvian railroads use oil from the wells for fuel.

UNITED STATES.

TRADE WITH LATIN-AMERICA.

MONTHLY STATEMENT OF IMPORTS AND EXPORTS.

Following is the latest monthly statement from figures compiled by the Bureau of Statistics, United States Treasury Department, WORTHINGTON C. FORD, Chief, showing the trade between the United States and the Latin-American countries in leading articles. The statement is for the month of September, 1897, corrected to November 1, 1897. It should be explained that the figures from the various custom-houses showing imports and exports for any one month are not received at the Treasury Department until about the 20th of the following month, and some time is necessarily consumed in compilation and printing; so that the returns for September, for example, are not published until some time in November.

Imports and Exports, September, 1897.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES.

Articles and Countries	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Chemicals:				
Logwood (<i>Palo campeche; Patu campeche; Campêche</i>) (tons)—				
Mexico	82	\$1,884		
Coal, bituminous (<i>Carbón bituminoso; Carvão bituminoso; Charbon de terre, bitumineux</i>) (tons):				
Mexico	7,020	15,491	5,087	\$16,045
Cocoa (<i>Cacao; Coco ou Caeño crú; Caeño</i>) (pounds):				
Central America				
Brazil	261,483	26,469	108,577	13,349
Other South America	1,012,031	92,800	1,121,401	115,963
Coffee (<i>Café; Cafè; Cafè</i>) (pounds):				
Central America	135,661	22,322	794,893	121,793
Mexico	471,129	89,397	1,718,688	206,318
Brazil	51,655,835	5,419,635	53,511,199	3,546,204
Other South America	6,036,076	797,458	7,401,884	861,986
Cotton, unmanufactured (<i>Algodón en rama; Algodão em rama; Coton, non manufacturé</i>) (pounds):				
South America				
Fibers:				
Sisal grass (<i>Henequén; Henequen; Hennequen</i>) (tons)—				
Mexico	4,770	253,511	2,482	145,452
Fruits:				
Bananas (<i>Plátanos; Bananas; Bananas</i>)—				
Central America		125,276		102,779
Cuba		2,438		
South America		42,840		17,088
Hawaiian Islands		5,295		4,647
Oranges (<i>Varanjas; Laranjas; Oranges</i>)—				
Mexico		13,542		3,680
Cuba		93		29
Furskins (<i>Pieles finas; Pelles; Fourrures</i>) (pounds):				
South America		2,132		5,314
Hides and skins (<i>Cueros y pieles; Couros e pelles; Cuirs et peaux</i>) (pounds):				
Central America	131,523	18,568	114,035	12,237
Mexico	789,543	99,595	1,433,806	103,107
South America	3,912,407	617,220	2,053,499	347,944

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
India rubber, crude (<i>Goma elástica cruda; Borracha crúa; Caoutchouc, brut</i>) (pounds):				
Central America.....	73,414	\$30,709	74,578	\$30,943
Mexico.....	4,701	1,971	7,146	2,535
Brazil.....	852,644	342,029	2,080,057	1,213,863
Other South America.....	117,454	61,111	109,744	40,771
Lead, in pigs, bars, etc. (<i>Plomo en galápagos, barras, etc.; Chumbo em linguados, barras, etc.; Plombs, en saumons, en barres, etc.</i>) (pounds):				
Mexico.....	9,483,274	88,468	15,780,684	192,765
Sugar, not above No. 16 Dutch standard (<i>Asúcar, no superior al No. 16 de la escala holandesa; Assucar não superior do No. 16 de padrão holandês; Sucre, pas au-dessus du type hollandais No. 16</i>) (pounds):				
Mexico.....	30,692	578		
Cuba.....	8,730,299	172,717	7,431	356
Brazil.....	3,079,474	43,180	8,626,113	43,062
Other South America.....	17,619,496	378,505	9,133,078	25,508
Hawaiian Islands.....	45,036,651	1,468,448	35,795,014	1,101,708
Tobacco, leaf (<i>Tabaco en rama; Tabaco em folha; Tabac en feuilles</i>) (pounds):				
Mexico.....	65,336	33,290	28,558	80,653
Cuba.....	56,339	23,422	1,070,802	668,855
Wood, mahogany (<i>Madera, caoba; Mogno; Acajou</i>) (M feet):				
Central America.....	3	194	721	14,596
Mexico.....	1,015	42,518	704	25,479
Cuba.....			16	606
South America.....	497	12,879	25	984
Wool (<i>Lana; Lã; Laine</i>) (pounds):				
South America—				
Class 1.....	552,096	56,513	1,638,168	210,320
Class 2.....				
Class 3.....	778,692	65,268	568	40

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Agricultural implements (<i>Instrumentos de agricultura; Instrumentos de agricultura; Machines agricoles</i>):				
Central America.....		\$4, 292		\$660
Mexico.....		16, 357		7, 957
Santo Domingo.....		25		52
Cuba.....				754
Puerto Rico.....		770		437
Argentina.....		73, 793		25, 321
Brazil.....		2, 754		2, 233
Colombia.....		83		397
Other South America.....		51, 179		36, 018
Animals:				
Hogs (<i>Cerdos; Porcos; Cochons</i>)—				
Mexico.....	1, 704	17, 562	34	167
Horses (<i>Caballos; Cavallos; Chevaux</i>)—				
Mexico.....	96	5, 070	44	2, 610
Books, maps, engravings, etc. (<i>Libros, mapas, grabados, etc.; Livros, mappas, gravuras, etc.; Livres, cartes de géographie, gravures, etc.</i>):				
Central America.....		10, 609		1, 196
Mexico.....		4, 295		7, 286
Santo Domingo.....		381		36
Cuba.....		64, 280		500
Puerto Rico.....		241		
Argentina.....		1, 851		641
Brazil.....		2, 028		27, 518
Colombia.....		1, 165		6, 525
Other South America.....		2, 794		2, 401
Breadstuffs:				
Corn (<i>Maiz; Milho; Maïs</i>) (bushels):				
Central America.....	3, 791	1, 417	7, 934	4, 283
Mexico.....	1, 047, 038	389, 326	5, 690	1, 785
Santo Domingo.....				
Cuba.....	94, 850	31, 542	73, 273	30, 428
Puerto Rico.....	200	76		
South America.....	3, 743	1, 226	3, 013	1, 251
Wheat (<i>Trigo; Trigo; Blé</i>) (bushels):				
Central America.....	12, 751	9, 067	4, 000	4, 180
Mexico.....				
South America.....	177	155	369, 119	367, 467
Wheat flour (<i>Harina de trigo; Farinha de trigo; Farine de blé</i>) (barrels):				
Central America.....	25, 024	86, 768	18, 045	90, 649
Mexico.....	2, 922	9, 765	487	2, 433

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Breadstuffs—Continued.				
Wheat flour—Continued.				
Santo Domingo.....	2,353	\$9,067	2,142	\$11,909
Cuba.....	14,813	54,537	10,311	53,416
Puerto Rico.....	8,061	27,634	8,542	46,510
Brazil.....	79,411	305,400	66,644	342,937
Colombia.....	11,646	42,623	15,575	74,021
Other South America.....	29,224	102,499	41,817	203,432
Carriages, cars, etc., and parts of (Carriages, carros y sus accesorios; Carraugens, carros e partes de carros; Voitures, wagons et leurs parties):				
Central America.....		15,693		2,631
Mexico.....		18,066		134,569
Santo Domingo.....		1,763		359
Cuba.....		429		333
Puerto Rico.....		1,893		1,040
Argentina.....		8,928		16,327
Brazil.....		2,510		17,187
Colombia.....		2,529		5,972
Other South America.....		3,278		5,053
Cycles and parts of (Biciclos y sus accesorios; Bicyclos e accesorios; Bicyclettes et leurs parties):				
Central America.....		5,446		466
Mexico.....		5,821		4,643
Santo Domingo.....		195		102
Cuba.....		184		593
Puerto Rico.....		560		522
Argentina.....		3,715		6,314
Brazil.....		1,204		6,833
Colombia.....		3,028		1,788
Other South America.....		6,962		4,334
Clocks and watches (Relojes de pared y de bolsillo; Relogios de parede e de bolso; Pendules et montres):				
Central America.....		1,156		266
Mexico.....		2,709		2,297
Argentina.....		2,471		1,651
Brazil.....		6,527		2,223
Other South America.....		7,011		5,096
Coal (Carbón; Carvão; Charbon) (tons):				
Central America.....	724	5,946	604	1,992
Mexico.....	8,383	26,852	20,108	64,622
Santo Domingo.....	1,020	2,808	57	225
Cuba.....	15,285	40,057	11,090	23,369
Puerto Rico.....	1,399	3,333	1,018	1,906
Brazil.....				
Colombia.....			3	19
Other South America.....	893	4,669	1,586	5,695

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Cotton, unmanufactured (<i>Algodón no manufacturado; Algodão não manufacturado; Coton non manufacturé</i>) (pounds):				
Mexico	2, 203, 227	\$173, 805	186, 786	\$14, 179
Cotton cloths (<i>Tejidos de algodón; Fazendas de algodão; Coton, manufacturé</i>) (yards):				
Central America.....	1, 111, 567	59, 205	\$71, 516	40, 523
Mexico	400, 773	28, 062	329, 823	23, 054
Santo Domingo.....	202, 873	10, 092	93, 027	4, 701
Cuba	9, 395	1, 012	1, 480	201
Puerto Rico.....	16, 250	997	500	73
Argentina	476, 255	46, 758	170, 125	9, 328
Brazil	601, 974	45, 379	478, 041	35, 655
Colombia	467, 713	24, 551	429, 789	24, 742
Other South America.....	1, 511, 437	83, 951	1, 760, 365	91, 705
Wearing apparel (cotton) (<i>Ropa de algodón; Roupa de algodão; Vêtements en coton</i>):				
Central America.....		16, 871		9, 371
Mexico		33, 226		16, 827
Santo Domingo.....		4, 860		1, 006
Cuba		4, 213		520
Puerto Rico.....		487		68
Argentina.....		13, 481		7, 274
Brazil		4, 139		4, 795
Colombia		5, 538		2, 667
Other South America.....		4, 750		2, 623
Fruits and nuts (<i>Frutas y nueces; Frutas e nozes; Fruits et noixettes</i>):				
Central America.....		4, 762		2, 565
Mexico		5, 405		3, 111
Santo Domingo.....		80		99
Cuba		3, 796		3, 742
Puerto Rico.....		285		128
Argentina.....		735		883
Brazil		772		16
Colombia		367		386
Other South America.....		1, 966		2, 311
Hides and skins (<i>Cueros y pieles; Couros e peles; Cuirs et peaux</i>) (pounds):				
Central America.....				
Mexico	3, 166	282	1, 000	183
Hops (<i>Lúpulos; Lupulos; Houblon</i>) (pounds):				
Central America.....	435	36	1, 440	195
Mexico	205	24	96, 393	9, 612
Santo Domingo.....	50	6		
Cuba	580	64		
Puerto Rico.....				
South America	377	45	629	77

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Instruments:				
Electric and scientific apparatus (<i>Aparatos eléctricos y científicos;</i> <i>Apparehos electricos e científicos;</i> <i>Appareils électriques et scienti-</i> <i>fique</i>):				
Central America.....		\$8,979		\$3,560
Mexico.....		12,154		18,420
Argentina.....		8,270		2,117
Brazil.....		4,372		5,451
Other South America.....		27,817		18,518
Iron and Steel, Manufactures of:				
Builders' hardware, and saws and tools (<i>Materiales de metal para</i> <i>construcción, sierras y herra-</i> <i>mientas; Ferragens, serras e</i> <i>ferramentas; Matériaux de</i> <i>construction en fer et acier, scies</i> <i>et outils</i>)—				
Central America.....		11,394		7,534
Mexico.....		23,503		20,797
Santo Domingo.....		631		1,204
Cuba.....		8,025		4,266
Puerto Rico.....		3,155		1,003
Argentina.....		33,240		9,106
Brazil.....		24,058		12,095
Colombia.....		9,661		6,301
Other South America.....		17,131		20,734
Sewing machines and parts of (<i>Má-</i> <i>quinas de coser y accesorios;</i> <i>Machinas de coser e accesorios;</i> <i>Machines à coudre et leurs par-</i> <i>ties</i>)—				
Central America.....		13,518		2,952
Mexico.....		17,402		17,306
Santo Domingo.....		86		56
Cuba.....		390		
Puerto Rico.....		206		863
Argentina.....		2,731		5,575
Brazil.....		8,170		7,394
Colombia.....		6,624		6,012
Other South America.....		14,314		7,749
Typewriting machines and parts of (<i>Máquinas de escribir y acc-</i> <i>esorios; Machinas de escribir e</i> <i>accessorios; Machines à écrire</i> <i>et leurs parties</i>)—				
Central America.....		2,029		320
Mexico.....		1,351		589
Santo Domingo.....				
Cuba.....				40
Puerto Rico.....				
Argentina.....		1,319		897

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Iron and Steel, Manufactures of—C't'd.				
Typewriting machines—Cont'd.				
Brazil.....		\$1,396		\$359
Colombia.....				647
Other South America.....		923		374
Leather, other than sole (Cuero, distinto del de suela; Couro não para solas; Cuirs, autres que pour semelles):				
Central America.....		944		254
Mexico.....		842		255
Santo Domingo.....		260		217
Cuba.....		35		
Puerto Rico.....		100		
Argentina.....		814		
Brazil.....		316		2,293
Colombia.....		8		130
Other South America.....		2,066		306
Boots and shoes (Calzado; Calçados; Chaussures):				
Mexico.....		4,027		6,169
Central America.....		7,501		3,957
Colombia.....		2,740		2,403
Other South America.....		2,894		1,874
Naval stores: Rosin, tar, etc., (Resina y alquitran; Resinas alcatrão; Résine et goudron), (barrels):				
Central America.....	927	2,751	239	1,001
Mexico.....	107	294	207	658
Santo Domingo.....	239	514	14	28
Cuba.....	1,143	2,280	593	1,070
Puerto Rico.....	11	23	75	149
Argentina.....	1,700	3,921		
Brazil.....	13,219	22,587	18,835	31,195
Colombia.....	758	1,508	437	895
Other South America.....	2,565	5,274	3,279	6,707
Turpentine, spirits of (Aguarrás; Agua-raz; Térébenthine) (gallons):				
Central America.....	1,342	396	728	263
Mexico.....	565	173	442	177
Santo Domingo.....	36	11	40	17
Cuba.....	6,631	1,768	4,880	1,473
Puerto Rico.....	700	226	1,515	506
Argentina.....	67,400	20,125	13,000	4,370
Brazil.....	13,110	3,766	20,730	7,332
Colombia.....	938	332	1,567	530
Other South America.....	9,145	2,621	6,229	2,215
Oils, mineral, crude (Aceites, minerales, crudos; Oleos, minerais, crus; Huiles minérales, brutes) (gallons):				
Mexico.....	550,525	27,074	781,593	29,775
Cuba.....	798,981	50,525	603,741	29,993

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Oils, mineral, refined or manufactured (<i>Acéites, minerales, refinados ó manufacturados; Oleos, minerales, refinados ó manufacturados; Huiles, minerales, raffinées, ou manufacturées</i>) (gallons):				
Central America.....	127,346	\$14,009	102,344	\$9,305
Mexico.....	49,487	11,548	50,807	9,981
Santo Domingo.....	41,233	4,389	6,096	804
Cuba.....	4,556	907	643	280
Puerto Rico.....	14,750	1,905	10,500	1,309
Argentina.....	568,432	63,741	572,981	51,753
Brazil.....	1,467,008	121,865	2,383,520	190,109
Colombia.....	92,957	10,185	83,417	9,027
Other South America.....	446,050	47,724	500,692	46,788
Oils, vegetable (<i>Acéites vegetales; Oleos vegetales; Huiles végétales</i>) (gallons):				
Central America.....	1,825	457	213	88
Mexico.....	62,088	12,708	37,112	7,603
Santo Domingo.....	3,519	1,364	4,028	1,419
Cuba.....			990	380
Puerto Rico.....				
Argentina.....	2,818	729		
Brazil.....	55,590	14,828	18,419	5,670
Other South America.....	25,092	8,022	16,134	5,156
Paraffin and paraffin wax (<i>Parafina y cera de parafina; Paraffina e cera de paraffina; Paraffine et cire faite de cette substance</i>) (pounds):				
Central America.....	42,700	2,048	60,637	2,938
Mexico.....	367,892	19,203	546,777	24,086
Brazil.....	30,484	1,826	17,644	830
Other South America.....	29,000	1,300	1,776	82
Provisions, comprising meat and dairy products:				
Beef, canned (<i>Carne de vaca en latas; Carne de vacca em latas; Bœuf en conserves</i>) (pounds)—				
Central America.....	22,984	2,768	14,096	1,650
Mexico.....	6,397	678	6,046	710
Santo Domingo.....				
Cuba.....	1,056	74	38,836	3,109
Puerto Rico.....				
Argentina.....				
Brazil.....	8,000	551	5,447	590
Colombia.....	6,051	441	3,578	290
Other South America.....	10,952	876	8,016	763
Beef, salted or pickled, etc. (<i>Carne de vacca, salada ó en salmuera; Carne de vacca, salgada ou em salmoura; Bœuf, salé ou en saumure</i>) (pounds)—				
Central America.....	41,200	1,968	88,250	4,095
Mexico.....			1,286	130

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, etc.—Continued.				
Beef, salted or pickled, etc.—C't'd.				
Santo Domingo	2, 150	\$89	2, 300	\$95
Cuba	3, 400	135	54, 000	2, 737
Puerto Rico.....	1, 600	66	1, 000	50
Brazil.....	49, 700	1, 981	400	26
Colombia	18, 100	753	13, 900	757
Other South America	413, 300	18, 653	316, 800	15, 507
Tallow (<i>Sebo; Sebo; Suif</i>) (pounds)—				
Central America.....	345, 245	14, 430	239, 344	10, 106
Mexico	26, 516	1, 147	39, 249	1, 381
Santo Domingo.....	41, 870	1, 516	5, 200	210
Cuba	130, 484	4, 557	42, 684	1, 582
Brazil.....	800	30	56, 534	2, 535
Colombia	32, 480	1, 977	44, 410	2, 215
Other South America.....	28, 452	1, 258	13, 749	670
Bacon (<i>Tocino; Toucinho; Lard</i> <i>junci</i>) (pounds)—				
Central America.....	19, 500	1, 214	22, 374	1, 665
Mexico	5, 200	529	5, 890	586
Santo Domingo.....	5, 517	296	2, 262	142
Cuba	1, 345, 124	67, 144	905, 240	66, 394
Puerto Rico.....	58, 340	2, 910	38, 216	2, 340
Brazil.....	679, 484	37, 762	629, 250	43, 240
Colombia	1, 146	68	660	59
Other South America.....	19, 613	1, 196	56, 014	4, 493
Hams (<i>Jamones; Presunto; Jam-</i> <i>bons</i>) (pounds)—				
Central America.....	19, 318	2, 034	24, 282	2, 625
Mexico	15, 733	1, 761	10, 988	1, 225
Santo Domingo.....	4, 576	523	3, 824	458
Cuba	358, 742	32, 253	290, 732	29, 406
Puerto Rico.....	53, 921	4, 840	83, 742	7, 531
Brazil.....	100	13	8, 220	730
Colombia	7, 750	682	9, 574	924
Other South America.....	69, 976	7, 790	61, 210	7, 085
Pork (<i>Carne de puerco; Carne de</i> <i>porco; Porc</i>) (pounds)—				
Central America.....	64, 350	2, 803	120, 554	5, 998
Santo Domingo.....	17, 600	806	4, 500	248
Cuba	20, 800	1, 065	15, 000	762
Puerto Rico.....	321, 600	13, 089	401, 000	20, 283
Brazil.....	21, 000	1, 060	600	29
Colombia	10, 500	569	10, 750	651
Other South America.....	490, 100	20, 889	585, 200	30, 218
Lard (<i>Manteca; Banha; Saindoux</i>) (pounds)—				
Central America.....	138, 140	7, 148	130, 937	7, 685
Mexico	651, 046	29, 396	205, 263	10, 652
Santo Domingo.....	25, 885	1, 346	29, 910	1, 833
Cuba	1, 908, 302	90, 450	1, 489, 593	75, 701

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, etc.—Continued.				
Lard—Continued.				
Puerto Rico.....	402,025	\$20,101	357,330	\$19,800
Argentina.....	1,120	70	.....	.....
Brazil.....	506,570	30,236	1,583,527	102,850
Colombia.....	176,865	8,333	228,043	15,256
Other South America.....	977,338	55,071	702,397	47,278
Oleo and oleomargarine (<i>Grasa y oleomargarina; Oleo colcomargarina; Oléo et oléomargarine</i>) (pounds)—				
Central America.....	.....	.....	200	22
Mexico.....	.....	.....	.....	.....
Colombia.....	5,400	462	5,000	400
Other South America.....	3,155	192	2,830	273
Butter (<i>Mantequilla; Manteiga; Beurre</i>) (pounds)—				
Central America.....	15,561	2,666	26,679	4,388
Mexico.....	15,439	2,383	14,058	2,087
Santo Domingo.....	6,200	864	3,069	519
Cuba.....	3,568	631	3,362	644
Puerto Rico.....	200	23	4,700	515
Brazil.....	18,063	2,253	43,305	4,617
Colombia.....	5,008	751	10,529	1,517
Other South America.....	42,588	5,796	42,792	5,600
Cheese (<i>Queso; Queijo; Fromage</i>) (pounds)—				
Central America.....	13,251	1,468	13,506	1,471
Mexico.....	10,838	1,076	7,817	958
Santo Domingo.....	2,282	262	2,521	307
Cuba.....	2,350	466	15,106	1,658
Puerto Rico.....	960	98	1,734	200
Brazil.....	345	41	1,238	135
Colombia.....	5,316	610	7,208	895
Other South America.....	6,016	729	7,875	975
Sugar, refined (<i>Azúcar refinado; Assucar refinado; Sucre raffiné</i>) (pounds)—				
Central America.....	69,769	3,305	80,816	3,796
Mexico.....	167,571	8,201	3,499	189
Santo Domingo.....	9,995	506	3,229	180
Colombia.....	82,657	4,097	27,273	1,412
Other South America.....	13,370	708	22,215	1,223
Tobacco, unmanufactured (<i>Tabaco no manufacturado; Tabaco não manufacturado; Tabac non manufacturé</i>) (pounds)—				
Central America.....	24,370	3,642	6,442	534
Mexico.....	130,623	10,265	122,613	10,165
Argentina.....	29,090	1,445	.....	.....
Colombia.....	5,500	778	5,550	913
Other South America.....	118,903	8,048	103,430	9,002

Imports and Exports, September, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	September.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Tobacco, manufactures of (<i>Manufacturas de tabaco; Manufacturas de tabaco; Tabac fabriqué</i>)—				
Central America.....		\$6, 676		\$3, 762
Mexico.....		218		315
Cuba.....		5, 865		7, 458
Argentina.....		10, 455		
Brazil.....		505		
Colombia.....		405		
Other South America.....		4, 133		12, 097
Wood, unmanufactured (<i>Madera, no manufacturada; Madera, não manufacturada; Bois brut</i>)—				
Central America.....		9, 734		1, 492
Mexico.....		45, 744		12, 215
Cuba.....				53
Argentina.....				1, 020
Brazil.....		250		2, 213
Colombia.....				776
Other South America.....		174		
Lumber (<i>Maderas; Madeiras; Bois de construction</i>) (M feet)—				
Central America.....	673	7, 806	117	1, 149
Mexico.....	4, 517	49, 268	4, 523	71, 355
Santo Domingo.....	193	2, 518	14	317
Cuba.....	2, 986	33, 991	1, 159	14, 495
Puerto Rico.....	686	9, 765	431	5, 100
Argentina.....	8, 473	95, 366	6, 924	65, 386
Brazil.....	5, 949	79, 082	3, 619	47, 413
Colombia.....	109	2, 373	707	8, 280
Other South America.....	6, 176	68, 599	5, 129	50, 705
Furniture (<i>Muebles; Mobilia; Meubles</i>)—				
Central America.....		15, 556		10, 726
Mexico.....		18, 328		12, 999
Santo Domingo.....		820		835
Cuba.....		3, 572		1, 840
Puerto Rico.....		1, 281		833
Argentina.....		2, 398		2, 815
Brazil.....		4, 464		2, 981
Colombia.....		913		4, 013
Other South America.....		6, 532		5, 116
Wool, raw (<i>Lana cruda; Lã crúa; Laines brutes</i>) (pounds)—				
Mexico.....	52, 841	4, 950	50	10

VENEZUELA.

WHARFAGE CHARGES AT MARACAIBO.

United States Consul E. H. PLUMACHER has informed the Department of State that the work on the new wharves at Maracaibo has been finished and the custom-house partly completed. He incloses a copy of the new tariff of porterage, etc., at Maracaibo, which is as below :

Importation.—For receiving at the wharf, conveying to the custom-house, storing in its warehouses, transferring to the examining room, weighing, conveying to commercial establishments, and stowing all merchandise and products coming from foreign ports and national ports outside of Lake Maracaibo, 1.20 bolivars (23 cents) shall be charged for each 100 kilograms (220.46 pounds) gross weight.

For receiving and forwarding at the wharf, conveying to the commercial house, and there stowing all merchandise, produce, and other articles proceeding from the ports of Lake Maracaibo and its tributary rivers, 65 centimes (12 cents) shall be charged for each 100 kilograms (220.46 pounds) gross weight.

Exportation.—For receiving at a commercial house, conveying to the wharf, weighing and stowing there all merchandise, produce, and articles intended for foreign ports or national ones outside of Lake Maracaibo, 65 centimes (12 cents) shall be charged for every 100 kilograms (220.46 pounds) gross weight.

Imports in transit to Colombia.—For receiving at the wharf, conveying to the custom-house, weighing and examining, and stowing in the transit warehouse all merchandise, produce, and other articles received from any port, 90 centimes (17 cents) shall be charged for every 100 kilograms (220.46 pounds) gross weight.

For transferring from the transit warehouses of the custom-house to the wharf, and there stowing, any of the above-mentioned articles, 30 centimes (5 cents) for every 100 kilograms (220.46 pounds) gross weight.

Baggage.—For receiving at the wharf, conveying to the custom-house, and from there to the owner's house, the tariff on baggage shall be as follows: For each parcel weighing up to 20 kilograms, 50 centimes; weighing from 21 to 70 kilograms, 1 bolivar; weighing from 71 to 100 kilograms, 2 bolivars. Baggage weighing over 100 kilograms shall pay at the rate of 50 centimes for every 50 kilograms of excess, all gross weight.

The above-mentioned rates shall be charged on baggage which is to be taken to places situated in the city. When taken outside of the city limits the price of cartage shall be arranged with the owner.

Should owners or consignees of goods prefer not to employ wharf laborers in conveying their imported and exported cargoes or baggage (after they have passed through the custom-house), the company will charge one-half of the corresponding tariff on their goods.

When the owners or consignees, with the consent of the National Government or custom-house authorities, transship any of their merchandise, produce, or other goods, the company shall always charge one-half of the respective taxes. Small fruits, natural wood, horns, bones and hoofs, bark, seeds, and dyewood are excepted.

The owners, consignees, or shippers of wood, bark, seeds, horns, bones, etc., imported from Lake Maracaibo or its tributary rivers and intended for export to a foreign port or other national ports outside of the lake, are not bound to employ the wharf laborers for the transportation of these goods.

When the wharf laborers perform work not covered by this tariff, the price for said work shall be previously agreed upon between the interested party and the administrator of the company.

In order to avoid difficulties in the liquidation and computation of accounts, all imported or exported goods of less than 100 kilograms in weight shall be considered as of 100 kilograms.

AGRICULTURAL PRODUCTS.

The following information relative to the agricultural resources of Venezuela is taken from a report of the French Vice-Consul at Caracas and published in a recent number of the *Moniteur Officiel*:

Venezuela produces an uncultivated vanilla plant called "vainilla lutescens," but the one commonly known to commerce is the aromatic "vainilla planifolia." The cultivation of this product has not as yet been fostered to any great extent. Venezuelian, as well as Mexican, vanilla grows very readily in the rich black soil of the States of Falcon, Lara, Bolivar, Bermudez, and Zamora. The official statistics do not furnish any figures on the quantities exported, nor on the country's production.

The sarrapia, or tonka beans, are found wild in almost every forest watered by the Orinoco or its tributaries. The bush which yields this fruit is called "dipterix odorata," and begins its production at the third year; the seeds, which are long and black when dry, have a peculiar and very odorous perfume and are used by some to flavor tobacco. Almost the entire crop of Venezuelian sarrapia is exported by way of Ciudad-Bolivar to Hamburg or to New York. During the fiscal year of 1895-96 there were exported 2,629 packages, weighing 211,319 kilograms, worth 1,415,668 bolivars.*

The process generally employed in the gathering of the tonka

*The bolivar is worth about 20 cents in United States currency.

beans caused the destruction of the plants, and the Government has been obliged to take precautions for the protection of the "sarrapiales" planted on Government territory. Concessions have lately been granted in the district of Caura for the farming of the public lands to be used for this culture.

The resinous extract of copahu comes from the "*Copaifera officinalis*," known here under the name of "cabima," or "cambimba." It comes from the tree in form of a black oil of very agreeable odor. This tree is found wild in the woods of the Orinoco, in the forests of eastern Venezuela, and in the basin of the lagoons of the Maracaiboo. The exports of copahu oil during the year 1895-96 reached 17,716 kilograms, worth 43,220 bolivars, of which more than a third was sent to the United States.

India rubber abounds in the woods of eastern Venezuela, and principally in the great forests of the Orinoco. The extraction of the gum, hitherto done in a very primitive manner, causes the rapid destruction of these natural riches, and the Government has been obliged to take very strict measures for the preservation of the trees, so that now the extraction of the fluid is obtained without killing them.

The most valuable india rubber is that into whose composition enters the juice of the "*hevea brasiliensis*" and "*mimosopo globosa*;" these two species abound in the Venezuelan forests. These products, as well as others of the country, bordering on Brazil, such as the palm fibers used for brooms, and the Rio Negro nuts, often called Brazilian chestnuts, are considered indigenous to this country, and are exported by way of the port of Pará. In 1895-96 the amount of rubber exported through Ciudad-Bolivar and Maturin arose to 65,332 kilograms, worth 324,041 bolivars. According to the report of the Minister of Hacienda for 1897, there were also exported 143,323 kilograms of gutta-percha, worth 179,688 bolivars. The incisions into the rubber trees can be made at three years. The number of india-rubber trees existing on Venezuelan soil can not be calculated even approximately. The amount of solid product from one tree varies considerably, but does not exceed one pound.

In order to answer in advance the numerous inquiries of per-Bull. No. 6—5

sons desiring to engage in this industry, it is well to say that the laborer in the country is paid on the average from three to four bolivars a day. Relative to the gathering of the rubber and tonka beans, work by the day is not the rule; each laborer is paid according to the amount and quality of the products he gathers. At the harvest time, many inhabitants of the neighboring villages around Ciudad-Bolivar and Maturin go and stay for some time in the woods and come back to pick over and sell the gathered fruits.

TRADE MISCELLANY.

ARGENTINE REPUBLIC.

Agricultural Exports. A comparison of the exports of Argentina for the first six months of the year 1897 with the corresponding period of 1896 shows a decided increase in value for such articles as wool, hay, frozen beef, and frozen mutton. Wool exported in 1896 was 127,357 tons; in 1897, 143,851 tons; an increase of 16,494 tons, valued at \$3,516,619. Hay advanced from 57,286 tons in 1896 to 62,456 tons in 1897; the increase of 5,170 tons having a value of \$60,027. In frozen beef and mutton, the recorded increases are 569 tons and 142 tons, respectively.

Prospects for Crops. The latest reliable information received regarding the crops of Argentina is very encouraging. The apprehension of disaster from drought and locusts, which afflicted the provinces last year, is past, and the only contingency now is frost, but it is thought that the advanced condition of growing cereals gives assurance that this danger is not imminent. An unusually large acreage of wheat, maize, and linseed has been sown. There is under crop in the Province of Santa Fe 1,000,000 hectares; of Buenos Ayres, 370,000; of Córdoba, 290,000; of Entre Rios, 220,000, and in other provinces 120,000 hectares, making a total of 2,000,000 hectares, from which it is calculated that there will be a yield of 20,000,000 hectoliters of wheat. After deducting for home consumption and seed the usual quantities required for such purposes, there would still remain for export 1,000,000 tons, at a value of about seven millions sterling. The estimate for linseed puts it down at about two millions sterling.

NOTE.—A hectoliter is 2.838 bushels, and a hectare is equal to 2.471 acres.

BRAZIL.

Rubber Exports. The exports of rubber from the Amazon region in August last are officially stated to have amounted to 1,008,456 kilograms. Nearly one-third of this total (636,258 kilograms) was shipped to the United States, and 372,200 kilograms were exported to European ports.

CHILE.

Wire and Nail Factory. Information received from Valparaiso states that a representative of a French syndicate is now in Chile with the view of establishing a wire and nail factory in that city on an extended scale.

Industrial Opportunities. The Chargé d'affaires of France, at Santiago, in a recent report to his Government, indicates the industrial enterprises which, in his opinion, would be most likely to prove of benefit to operators in Chile. He enumerates weaving, the manufacture of clothing, footgear and food products, and all industries for the development of iron, leather, and silver, as profitable investment for foreign capital.

MEXICO.

Valuation of Imports. Minister LIMANTOUR of the Finance Department of the Mexican Government has just issued a circular bearing upon the valuation in consular invoices of merchandise intended to be imported into the Republic of Mexico. Consuls are urged to send to the department a statement of the actual value of goods, and the ratio of undervaluation that is believed to have been made in invoices. Merchants shipping goods to that country are warned that this habit of undervaluation benefits their consignees but little, as the import duties are not established on an ad valorem basis.

Agricultural and Industrial Development. The cotton crop of Mexico for the year 1897 is estimated by Consul SIMMONS, at Piedras Negras, at 5,000 kilos. He also reports a good outlook for corn, wheat, and beans. The coal fields of the republic are being rapidly developed, and that industry is showing large proportions. The Fuente Coal Company takes out about 15,000 tons per month, and the Alamo and Coahuila about 30,000 tons. These companies have been supplying the Southern Pacific Railway in Texas, and now extend their sales to the Pacific system west of El Paso. The companies are composed of Americans, and American capital is developing the mines. United States products have advanced in price, and some of the merchants here are shipping flour, beans, and sugar from the interior.

Commercial Agency. A concession for the establishment of a commercial agency in Mexico, under American auspices, has been granted and approved by President DIAZ and Secretary LIMANTOUR. Consul DONNELLY, who informs the Department of State of this important mercantile opening, has given to the matter his earnest support and cooperation, as a means of advancing the inter-trade relations of Mexico and the United States. The concession has been granted to Mr. FRANCIS B. PURDIE, representing R. G. DUN & Co.'s Mercantile Agency of the United States. Already the agency has correspondents in all the important cities of the republic and has entered actively upon its work. One important point guaranteed in the concession is that the Mexican Government will under no circumstances require the agency to divulge its sources of information.

Yaqui Gold Mining. The preliminaries and requirements for successful mining in the gold fields of the Yaqui region are stated by experienced miners to differ in many important particulars from the popular conception of such an undertaking. The mining ground has first to be secured from the government, a matter of some expense. For this purpose the claim has to be "denounced" at the mining office of the district, which requires a fee; for the surveying engineer there is a fixed schedule of charges, and when his survey is accepted and the title granted the claimant pays \$10 for every pertenencia* of ground. This payment must be made annually thereafter, or the claim is forfeited. The placers can not be worked by pan or rocker, but require heavy volumes of water to move the large bodies of gold-bearing earth, and for such hydraulic action improved machinery of an expensive kind is necessary. For association of cooperative capital there are splendid opportunities in this region, but smaller prospectors will find unexpected hindrances for the development of their purposes.

NICARAGUA.

The National Railroad. Mr. PAUL WEISIKE, United States Consul at Managua, has recently communicated to the Department of State the information that the Government of Nicaragua is desirous of selling the National Railroad in that republic. A bill to this effect, originating with President ZELAYA and Minister MATUS, has been presented to the National Assembly, and there seems little doubt of its ultimate passage. Mr. WEISIKE, in commenting on this sale as a favorable opportunity for the advancement of American interests and capital in Nicaragua, adds information concerning the financial status of the road. The property is mortgaged to the English bondholders of the national debt for the sum of £285,000, the interest on this amount being served by the export duty on coffee. In the year 1896, the gross receipts of the road amounted to \$400,000 (silver) and the operating expenses were \$310,000; this latter sum being greater than usual on account of extensive improvements having been made. The road extends from Granada to the national capital, Managua, then by water communication across Lake Managua to Momotombo, thence by rail to Corinto on the Pacific coast, a total length of 122 miles.

PERU.

The Perené Region. The Perené region, according to data collected by a recent traveler in Peru, is rich beyond the imagination, offering to the immigrant immense forests of valuable wood and excellent soil for the cultivation of coffee. An estimate in regard to the coffee industry shows that the investment of from 38,000 to 40,000 soles to establish the business and the addition of 3,100 soles to meet the expenses of exploitation would produce a net earning of 4,910 soles. The coffee from Perené brings in London, where the price in general ranges from 22 to 110 shillings per bag, a higher price than that of Chanchamayo. The total number of coffee trees in

*A pertenencia is an area measuring 100 meters in each direction.

this region is estimated to be 1,305,000, the crop of which is now being harvested.

NOTE.—The sol is equivalent in United States currency to \$0.412.

Revenues from the Salt Tax. The tax on salt, intended for the payment of the ransom of the provinces of Tacna and Arica, yielded for the eleven months included between August 1, 1896, and June 30, 1897, a total of 458,678 soles. After deduction for administrative expenses there still remains a revenue of 288,819 soles. The Government calculates on receiving during the year 1897 the sum of 400,000 soles. The law creating this tax was promulgated the 11th of January, 1896.

UNITED STATES.

Mexican Vessels Exempted from Tonnage Duties. On November 12, 1897, the President of the United States issued a proclamation whereby Mexican sail and steam vessels in ballast, proceeding to the United States with the object of fishing on the coast, or for the purpose of receiving and carrying passengers and mail, or of loading cattle, wood, or any other product of the United States, and going directly to ports open to general commerce, so that thence they may be dispatched to their destination, are exempted from the payment of the tonnage duties imposed by the statutes of the United States.

VENEZUELA.

Butter and Lard. Communications received at the Department of State from Consul PROSKAUER at Puerto Cabello give information regarding American butter and lard in Venezuela which indicates that the trade of the United States in those articles does not receive the attention they warrant. He estimates that from June 30, 1896, to June 30, 1897, out of a total import of 83,276 kilos, only 17,866 kilos are credited to the United States. Danish butter is largely used, forming the only import from Denmark, but as it is shipped from Hamburg it figures as a German export. This commands a retail price of from 34½ cents to 40 cents per pound, and is highly regarded on account of its excellent packing. Butter from the United States, unfortunately, bears a bad reputation in Venezuela, being carelessly packed and faultily invoiced, and Consul PROSKAUER considers it as largely responsible for the stringent regulations recently made concerning chemical tests of its purity, which were published in full on page 764 of the November BULLETIN. Violations of the law invoicing "impure" articles as "pure" will not only cause confiscation, but will in addition result in the payment of double the duty fixed by the government. Puerto Cabello is also an important port of entry for the lard used in the Republic, and for the fiscal year 1896-97 it is estimated that 500,117 kilograms passed through the custom-house. This commodity, coming from the United States, lies under the same ban as butter, and in spite of the inclination on the part of the officials to further American trade nothing can be accomplished without the conscientious cooperation of shippers.

Exportation of Cattle. The *Panama Star and Herald* is authority for the statement that a Brazilian firm in the city of Para has recently had a representative in Caracas for the purpose of arranging for regular shipments of Venezuelan cattle to Brazil. The statement is made that this agent has contracted for monthly shipments of 800 head to be exported alternately via Puerto Cabello, and the Orinoco district. Hitherto this firm has bought its cattle in the Argentine Republic, but the advantages of the change are obvious when the distance from Argentine ports to Para, requiring thirty days for transit, is compared with that of Puerto Cabello which is within six or eight days of that city. The firm above referred to owns two steamers especially equipped for the transportation of live stock. The *Star and Herald* adds: "It is confidently expected that Venezuela, and especially the district of Aragua, is destined in the near future to become the great purveyor of cattle for northern Brazil and the West Indies."

Tariff Classifications. Under date of October 8 and 10, Consul PLUMACHER writes from Maracaibo, transmitting copies of the Treasury decrees giving the tariff classifications of foreign products imported into Venezuela, which have been heretofore practically excluded, owing to the high tariff.

Cotton cloth, mixed with artificial silk, ramie cloth, or weavings of cotton mixed with ramie are placed in class 7; articles in this class are taxed 5 bolivars per kilogram (96½ cents per 2.2046 pounds). Mineral used in the manufacture of acetylene gas is placed in class 1; free. Tobacco and ready-made cigarettes pay 4 bolivars per kilogram, equivalent to 77.2 cents per 2.2046 pounds, and cotton plush cloth, used for toweling and counterpanes, belong in class 5, paying 24 cents per 2.2046 pounds.

Farmers in Venezuela. Consul PROSKAUER, in a recent communication to the Department of State, expresses it as his opinion that the opportunities for American farmers in Venezuela are greater than for any other class of men, professional or otherwise. In stating this fact, he also urges farmers thinking of emigrating to Venezuela not to come alone or with their individual families, but suggests that small colonies with a community of interests be formed for the purpose. He describes in glowing terms the salubrity of the climate and the productiveness of the soil, making the claim that three crops per year is the average yield in the vicinity of Puerto Cabello, these crops varying according to the altitude of the area sown, from cocoa, coffee, and cocoanuts in the lower regions, to tobacco in the midlands, and wheat on the higher lands.

Cultivation of Henequen. A new interest has lately developed in Venezuela in the culture of henequen, agriculturists claiming to have produced a plant which yields a finer and consequently a more valuable fiber than the Mexican article. For the exploitation of this industry there has been imported into the country modern machinery of the most improved kind, and thus the cost of transporting the raw material is saved, while advantage is taken of the cheap labor rates. As the world's annual consumption is calculated at 2,000,000 tons, at an average cost of \$110 per ton in the European markets, the importance of this branch of trade is evident.

BOLETÍN MENSUAL

DE LA

OFICINA DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS

UNIÓN INTERNACIONAL DE REPÚBLICAS AMERICANAS

Vol. V.

DICIEMBRE, 1897.

No. 6.

RELACIONES COMERCIALES EN AMÉRICA.—VI.*

LA COSTA OCCIDENTAL DE LA AMÉRICA DEL SUR.

En el BOLETÍN del mes de noviembre se demostró que el desarrollo comercial de la costa setentrional de la América del Sur, especialmente en sus relaciones con los Estados Unidos, obedece á las mismas condiciones que, en mayor ó menor grado, son aplicables á Méjico, la América Central y las Antillas. La situación geográfica de todos estos países los pone en comunicaciones más estrechas con los Estados Unidos que con cualquiera nación europea, y las ventajas que la Gran Bretaña, Alemania y Francia, por ejemplo, tienen, en competencia con los Estados Unidos, son puramente artificiales, ó en otras palabras, se reducen á un estudio más cuidadoso de ciertos mercados, á fletes más bajos, á créditos más largos y á facilidades bancarias mejor organizadas. No sucede lo mismo en la costa occidental de la América del Sur. Los gastos de fletes á través del istmo de Panamá y lo costoso y difícil de los transbordos, hacen que la ruta de Europa por la vía del cabo de Hornos, sea mucho más barata que la que va del litoral de los Estados Unidos sobre el Atlántico, por la vía de Panamá,

* El primero de esta serie de artículos fué publicado en el BOLETÍN MENSUAL correspondiente al mes de julio de 1897.

al océano Pacífico. Este es otro argumento poderoso en favor de la construcción del canal de Nicaragua bajo la influencia americana.

Hay tres puertos importantes en la costa occidental de la América del Sur, á saber: Guayaquil, en el Ecuador; el Callao en el Perú, y Valparaíso en Chile. Las distancias que se salvarían yendo de Nueva York á estos puntos, por medio de buques de vapor, una vez construido el canal, comparadas con la ruta por el Cabo de Hornos, se expusieron en el mapa del canal de Nicaragua, publicado en el BOLETÍN de setiembre pasado, y son las siguientes: á Guayaquil, 7,073 millas; al Callao, 5,896 millas; á Valparaíso, 3,426 millas. En cuanto á los buques de vela, las distancias que se evitarían son mucho mayores, porque ellos tienen que hacer una travesía más larga que los vapores, dando la vuelta al Cabo de Hornos. Como la extremidad oriental del canal de Nicaragua queda de 2,000 á 3,000 millas más cerca de Nueva York que de Liverpool, Hamburgo ó el Havre, la construcción de esa obra daría á los Estados Unidos una inmensa ventaja en el tráfico con la parte occidental de la América del Sur. En la actualidad, la distancia de Nueva York y Liverpool á Guayaquil, el Callao y Valparaíso (vía el Cabo de Hornos) es próximamente la misma.

Los países de la América del Sur que quedan sobre el océano Pacífico ó cerca de él, son Bolivia, Chile, Colombia, el Ecuador y el Perú. En un artículo publicado en el Boletín de noviembre, con el título de "La Costa Setentrional de la América del Sur," se trató ya de Colombia, debido al hecho de que sus principales puertos y centros comerciales se encuentran en aquella parte de su territorio que colinda con el mar Caribe. Con la excepción del Perú, todos estos países han sido descritos en el primer tomo del DIRECTORIO COMERCIAL DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS, que acaba de publicarse, y para cuya preparación no se ha economizado esfuerzo alguno, á fin de que en todo el mundo sea ese trabajo reconocido como autoridad, al tratarse del comercio latino-americano. En esta obra se dan detalles sobre el tráfico y la industria de las naciones americanas, según datos oficiales, y al mismo tiempo, se publican informes relativos á las costumbres y usos comerciales, aranceles, reglamentos de puertos, leyes sobre patentes, sistemas bancarios y monetarios, facilidades de transportación, derechos de extranjeros, etc. Allí se ve que las riquezas naturales de los

mencionados países son inmensas, y que hasta ahora se encuentran tan poco desarrollados, que ofrecen halagadora perspectiva al capital y al espíritu de empresa.

El tráfico de los Estados Unidos con la costa occidental de la América del Sur durante los últimos dos años fiscales, que terminaron el 30 de junio de 1897, fué, según las tablas publicadas por la Oficina de Estadística del Ministerio de Hacienda de los Estados Unidos, como sigue:

Costa Occidental de la América del Sur.

	Importaciones de.		Exportaciones á.	
	1896.	1897.	1896.	1897.
	<i>Pesos.</i>	<i>Pesos.</i>	<i>Pesos.</i>	<i>Pesos.</i>
Bolivia	No hubo.	No hubo.	21, 907	7, 787
Chile	4, 709, 017	3, 792, 434	3, 431, 808	2, 578, 911
Ecuador	763, 643	566, 526	689, 416	734, 868
Peru.....	712, 696	722, 089	999, 381	1, 108, 436
Total	6, 185, 356	5, 081, 049	5, 142, 512	4, 430, 002
Total de la América del Sur	108, 828, 462	107, 389, 009	36, 297, 671	33, 768, 493

Por lo expuesto se verá que el tráfico de los Estados Unidos con esta parte de la América del Sur no es más que una pequeña fracción del comercio total de aquel continente. Es de lamentar también que tanto lo que se ha importado de aquellos países en los Estados Unidos, como lo que de aquí se ha exportado para ellos, haya disminuido considerablemente en el último año. Esta diminución se observó casi únicamente en el tráfico con Chile, y ascendió á cerca de \$900,000 en las importaciones y á \$852,000 en las exportaciones. Aunque en el Ecuador hubo una diminución de cerca de \$200,000 en lo que se importó de los Estados Unidos, las exportaciones muestran que hubo un aumento de \$60,000, próximamente. Por lo que hace al Perú, tanto las importaciones como las exportaciones aumentaron en cuanto al tráfico con los Estados Unidos. Este país compró \$10,000 más de mercancías peruanas en el año pasado que en 1896, y sus ventas al Perú aumentaron en \$109,000. Apenas se puede dudar que la construcción del Canal de Nicaragua, que ofrecería á los comerciantes de los Estados Unidos medios de transportación más fáciles

y baratos que los que tienen los europeos, produciría en el tráfico un incremento rápido y notable.

Todos estos países ofrecen mercados excelentes para las manufacturas americanas, especialmente para la maquinaria de toda clase, para los instrumentos de agricultura, las mercancías secas, los tejidos, el calzado, las drogras y medicinas de patente y muchos otros artículos. Sin embargo, las dificultades y el costo de las transportaciones, así como la costumbre de traficar con las naciones de Europa, lleva el comercio de la América del Sur á Inglaterra, Alemania y Francia.

Tomemos como ejemplo á Bolivia, y aunque es rica en productos que se consumen en los Estados Unidos, este país no importó nada de aquél en 1896 y 97

Como era de esperar, lo que los Estados Unidos exportan á Bolivia es insignificante, y solamente ascendió en 1896, á \$21,907, y en 1897, á \$7,787. Con todo, Bolivia consume cantidades considerables de géneros de lana y de algodón, de ferretería, de artículos de fantasía, de muebles, etc., y produce mucha goma elástica, alguna de la cual viene á los Estados Unidos como proveniente del Brasil, y, además, cacao, café, quina, lana, cueros, plata, cobre y estaño. Las riquezas minerales de Bolivia son enormes. Sus minas de plata figuran entre las más ricas del mundo, y á pesar de las dificultades que un país tan montañoso y donde hay tan pocos ferrocarriles, ofrece á la transportación, se las ha explotado con mucho provecho. Teniendo una extensión territorial de cerca de 780,000 millas cuadradas, con un terreno muy vario, rico en minerales y maderas, y con vastos y fértiles campos para el cultivo del café, el cacao, el tabaco y otros productos tropicales ó semi-tropicales que encuentran buen mercado en todas partes, Bolivia tiene una población que no llega á 2,500,000. Esto basta para demostrar que el capital y el espíritu de empresa encontrarían en esa república sudamericana un teatro muy adecuado para el desarrollo del comercio y de la industria. Hace ya largo tiempo que los alemanes lo comprendieron así, y hoy está bajo su influencia, con detrimento de los Estados Unidos y de todos los otros países, con excepción de Alemania, el comercio de exportación é importación.

El Ecuador se encuentra en las mismas condiciones que Bolivia respecto á su tráfico con los Estados Unidos, aunque el comercio

que se hace es considerable, y ascendió en el año pasado á \$566,526, en cuanto á la exportación á este país, y á \$747,868 en cuanto á lo que de aquí se exportó para aquél. Pero el Ecuador, por lo que respecta á los Estados Unidos, es, á semejanza de Bolivia, un país muy poco desarrollado, aunque contiene numerosas riquezas naturales, y hay en él considerable demanda de artículos que el exportador europeo está siempre deseoso de suministrar. Lo mismo que Bolivia, el Ecuador es rico en minerales y carece de medios de transportación, puesto que no tiene más que una línea de ferrocarril. En su suelo se encuentran cantidades considerables de oro, plata, cobre, hierro, plomo y carbón, así como petróleo, que se halla en la costa, cerca de Guayaquil. La variedad del clima y del terreno ofrece vasto campo para los productos agrícolas, incluyendo en estos el cacao, la caña de azúcar, el algodón, el arroz y las frutas tropicales, así como los cereales y legumbres de la zona templada. Los bosques producen en abundancia quina, palos tintóreos, goma elástica y valiosas maderas.

A pesar de los incentivos que se ofrecen al comercio, las importaciones de los Estados Unidos han disminuido, pues ascendieron en 1894, á \$816,484, y en 1897, á \$566,526. Lo que se exportó á los Estados Unidos bajó también de valor, habiendo sido en 1894, \$761,198, y en 1897, \$734,868. Es preciso confesar que no es muy halagadora la perspectiva que el tráfico con el Ecuador, durante los últimos años, ofrece á los Estados Unidos, pero eso se debe probablemente al hecho de que no se han aprovechado las circunstancias existentes, y no á que el Ecuador prefiera negociar con las naciones europeas. Aquí, como en otros lugares de la América del Sur, el comercio con los Estados Unidos solamente podrá desarrollarse cuando, después de un estudio cuidadoso de las condiciones locales, se introduzcan el capital y el espíritu de empresa americanos. Los Estados Unidos marchan al frente de todos los otros países en cuanto á la producción de ferretería, cerraduras, clavos, harramientas, etc., así como en lo relativo á géneros de algodón, cereales, manteca de puerco, víveres, aceite de semilla de algodón, malta y lúpulo para cerveza. Esta lista de productos podría aumentarse notablemente, si hiciéramos esfuerzos semejantes á los que hacen los europeos.

Chile difiere de Bolivia y del Ecuador en que cuenta con más ferrocarriles y con mejores vías de comunicación industrial y comer-

cial. Económica y políticamente hablando, Chile es una de las repúblicas más progresivas de la América del Sur, y se asemeja más que ninguna otra á los Estados Unidos, desde el punto de vista del comercio y de la industria. Parecería natural que las relaciones comerciales entre los dos países fueran más estrechas y lucrativas; pero no habiendo una vía barata de comunicación por el istmo de Panamá, como la que un canal ofrecería, la posición geográfica de Chile le coloca á igual distancia de los Estados Unidos y de los puertos europeos, por la vía del Cabo de Hornos, y el hecho de que la Gran Bretaña y Alemania toman la mayor parte de su principal producto de exportación, el nitrato de sosa, da por resultado que el tráfico de dicha república sea principalmente con las dos naciones europeas mencionadas. A esto hay que agregar la indiferencia que los exportadores americanos han mostrado respecto de dicho comercio, en comparación con sus rivales de Europa. De los \$40,000,000 á que asciende lo que se importa en Chile, la Gran Bretaña envía casi la mitad. La Alemania viene en seguida, y los Estados Unidos ocupan el tercer lugar, habiéndoselo quitado á Francia en 1894. Los Estados Unidos importaron de Chile por valor de \$1,200,000 más de lo que exportaron á aquel país, y así es que se debe esperar que las manufacturas americanas encuentren allá mayor consumo en lo futuro.

De todos los países sudamericanos, el Perú es uno de los que inspiran más interés al pueblo de los Estados Unidos, porque su historia, tan romántica, ha sido escrita por una de las primeras plumas americanas, PRESCOTT, y porque otro hijo de esta tierra, HENRY MEIGGS, está unido á la construcción del ferrocarril de Oroya, hoy conocido con el nombre de Ferrocarril Central del Perú, y que es una de las obras de ingeniería más notables de los tiempos modernos. Las riquezas agrícolas y forestales del Perú se parecen mucho á las de Bolivia y el Ecuador, y pueden servir de base á la prosperidad nacional. Sin embargo, lo que llama más la atención en el Perú son sus minas, porque ese país ha sido desde la época de la conquista uno de los primeros productores de metales preciosos. Se cree que el oro se encuentra por todas partes en el Perú, y aunque las minas de este metal han sido explotadas durante siglos enteros, contribuyendo así á la riqueza del mundo, es probable que existan todavía en dicho país regiones auríferas que,

explotadas según los métodos modernos, rivalizarían con las de Klondyke, sin el peligro y las dificultades que presentan las tierras árticas. La explotación de minas de plata ha sido en los últimos años la industria principal del Perú, pero se encuentran también de plomo, cobre, estaño, azufre, asfalto y yeso. El petróleo abunda, y se cree que llegará á ser una industria considerable.

Hay en el Perú casi todos los elementos necesarios para una prosperidad comercial é industrial; pero en este país, como en todos los otros de la América del Sur, falta el capital para la explotación de las riquezas naturales y para la construcción de ferrocarriles que lo pongan en contacto con el mundo. El Gobierno del Perú celebró en 1890, con un sindicato de capitalistas ingleses, conocido con el nombre de Corporación Peruana, un arreglo para la liquidación de la deuda nacional, para lo cual arrendó por el término de 66 años todos los ferrocarriles del estado á dicha corporación, y le otorgó navegación libre en el lago Titicaca, con el uso de los muelles y diques en ciertos puertos, así como otros privilegios, incluyendo el derecho de explotar minas á lo largo de las vías férreas y concesiones de tierras para inmigrantes. Las relaciones del Gobierno con esta corporación han dado mérito á controversias más ó menos acaloradas, y más tarde se verá el resultado práctico que darán en cuanto al desarrollo del país. Lo natural es que estrechen las relaciones comerciales con la Gran Bretaña, porque este último país envía al Perú del 60 al 70 por ciento de las manufacturas que allá se importan y cuyo valor, en cuanto á los artículos principales, varía de \$3,500,000 á \$5,000,000.

Hubo un tiempo en que el comercio del Perú con los Estados Unidos fué muy grande, pero desde la guerra con Chile, que duró de 1879 á 1884, ha decaído. Antes de esa época, se introducía en el Perú de los Estados Unidos gran cantidad de trigo, madera, manteca, keresone, conservas en latas, baúles, relojes de mesa, máquinas de coser, materiales para ferrocarriles y tranvías, utensilios de casa, cordaje, lona, etc. El valor total de todo esto ascendía á \$2,000,000 anualmente. Durante el último año, los Estados Unidos vendieron al Perú un poco más de la mitad de esa cantidad. Aquella república sudamericana no solamente ha perdido territorio, pero ha sufrido perturbaciones internas, como un resultado de su guerra con Chile, y todo esto ha deprimido el

comercio y la industria, lo que ha contribuido á rebajar el tráfico con los Estados Unidos. Durante los últimos años, la perspectiva ha sido más halagüeña y no cabe duda de que si los exportadores de los Estados Unidos hicieran esfuerzos combinados, las antiguas relaciones comerciales volverían á aparecer.

El gran problema no es únicamente volver a ganar lo que comercialmente se ha perdido en la costa occidental de la América del Sur, sino crear condiciones que aseguren un tráfico grande y permanente y atraigan el capital, el espíritu de empresa y el trabajo de los Estados Unidos á aquellas vastas regiones, cuyas riquezas están aún por desarrollar. La solución del problema se encontrará probablemente en la construcción de un canal interoceánico á través del istmo de Panamá, en el establecimiento de líneas de vapores rápidos entre le América del Sur y los puertos de los Estados Unidos, en la extensión de las vías férreas y en los vigorosos esfuerzos de los comerciantes, capitalistas y fabricantes americanos, que aún ahora serían lucrativos, pero que bajo nuevas condiciones, no podrían dejar de producir magníficos resultados, tanto para la costa occidental de la América del Sur como para los Estados Unidos.

Joseph P. Smith

EL COMERCIO DE AMÉRICA.

EL PRIMER EJEMPLAR DEL NUEVO DIRECTORIO COMERCIAL DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS PRESENTADO AL PRESIDENTE MCKINLEY.

El primer ejemplar del tomo primero del DIRECTORIO COMERCIAL DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS, que acaba de ser publicado por la Oficina de las Repúblicas Americanas, fué formalmente presentado al Presidente MCKINLEY en la mañana del jueves, 11 de noviembre.

La presentación se verificó en el salón azul de la Mansión del Ejecutivo, y la obra fué puesta en manos del Presidente MCKINLEY por la Comisión Ejecutiva de la Unión de Repúblicas Americanas, compuesta del Honorable JOHN SHERMAN, Secretario de Estado de los Estados Unidos, que es el Presidente ex officio de la

Comisión Ejecutiva de dicha Oficina; del Señor Don MATÍAS ROMERO, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Méjico; y del Señor Dr. Don MARTÍN GARCÍA MÉROU, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina. El Señor Don LUIS PAZ, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia, miembro también de la Comisión Ejecutiva, no estuvo presente, por hallarse ahora en Europa.

DISCURSO DEL SECREtARIO SHERMAN.

Al presentar el DIRECTORIO, el Señor SHERMAN se expresó de la manera siguiente :

“SEÑOR PRESIDENTE: Como representante de la Comisión Ejecutiva de la Oficina de las Repúblicas Americanas, pongo en vuestras manos el tomo primero del DIRECTORIO COMERCIAL DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS, obra de tan vasta importancia práctica para el comercio de nuestro país, que bien merece que vengamos en cuerpo á presentárosla.

“Al examinar sus páginas, comprenderéis desde luego su gran importancia como un medio de diseminar informes respecto de las riquezas naturales, la actividad comercial, las diversas industrias y el posible desarrollo de los países del Hemisferio Occidental. Un trabajo de esta clase no había sido antes, según entiendo, compilado y publicado.

“Tengo la honra de presentaros este ejemplar especialmente empastado, junto con la carta que, al enviárosllo, os ha dirigido el Señor Director SMITH, y abrigo la esperanza de que este hermoso trabajo, que contiene numerosos datos que á menudo los comerciantes buscan en vano, será digno de vuestra aprobación.”

En contestación, el Presidente MCKINLEY expresó el interés que sentía relativamente á los trabajos de la Oficina, y la esperanza que abrigaba de que el DIRECTORIO conduciría al establecimiento de relaciones comerciales, políticas y sociales más estrechas entre las Repúblicas de América. Cumplimentó á los representantes de la Oficina por la naturaleza de la obra en referencia, cuyo desarrollo el ha seguido con vivo interés, confiado en que será de la mayor utilidad para los países comprendidos en la Unión Internacional de Repúblicas Americanas.

También el Señor ROMERO habló en altos términos del Señor Director SMITH y de los trabajos que bajo su dirección está ha-

ciendo la Oficina. Dijo que este caballero aspiraba á que dicha Oficina fuera útil, y que había emprendido trabajos que, una vez concluidos, serán altamente recomendables, agregando que se había dedicado á ellos con tal actividad que su salud se había resentido. Manifestó que, hasta donde le había sido posible examinarlo, el Directorio le parecía una obra excelente, y añadió que se complacía en ver que la Oficina ha llegado á ser un factor importante en el desarrollo de las riquezas y del tráfico del continente americano, lo cual se tuvo á la mira cuando se la fundó.

La carta dirigida al Presidente por el Director SMITH ha sido publicada y ha circulado extensivamente en los Estados Unidos. Dice así:

CARTA AL PRESIDENTE.

“OFICINA DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS.
 “UNIÓN INTERNACIONAL DE REPÚBLICAS AMERICANAS,
Washington, 10 de noviembre de 1897.

SEÑOR PRESIDENTE: Al tomar posesión del cargo de Director de la Oficina de Repúblicas Americanas, para el que fui nombrado el 29 de marzo último, observé que la mayor parte de la correspondencia que allí se recibía, consistía en cartas de fabricantes, embarcadores y otros hombres de negocios de los Estados Unidos, solicitando nombres y direcciones de casas comerciales respetables de Méjico, la América Central y del Sur, las Antillas y Hawái, Era tan evidente la necesidad de que existiera un directorio claro y fidedigno, que contuviese los nombres de las personas y compañías que se dedican al comercio en los países que componen la Unión Internacional de Repúblicas Americanas, así como datos estadísticos y descriptivos que fuesen de uso práctico en el desarrollo de las relaciones comerciales entre ellos, que desde un principio me dediqué á la preparación de una obra que fuera digna de vuestra administración y de los veinte ó más gobiernos que van á figurar en sus páginas.

“Los Estados Unidos nunca han tratado de hacer, directa ó indirectamente, una publicación de ese género en pro de su comercio exterior, á pesar de que todos nuestros rivales comerciales cuencan con obras semejantes. La Gran Bretaña tiene el Directorio de Kelly; España, el de Bailly-Bailliere; Francia, el de Didot-Botin; y Alemania, el de Leuch. Todos estos trabajos se han

hecho con la aprobación oficial, y suministran á los fabricantes, exportadores y hombres de negocios de aquellas naciones guías comerciales que los nuestros no tienen y que mucho necesitan hoy. Según pude comprender desde luego, nuestros más poderosos competidores en los mercados de la América del Sur y del Centro, además de que contaban con el prestigio de un siglo de tráfico, se hallaban bien preparados para luchar por la supremacía comercial en el Hemisferio Occidental, mientras que nuestros fabricantes, banqueros, embarcadores y comerciantes, carecían de los datos necesarios sobre que basar sus negociaciones. Según vos mismo habeis dicho muy bien, 'la reciprocidad en el tráfico no puede existir sin la reciprocidad en los informes;' y apenas nos era dado esperar que aumentara el número de nuestros corresponsales y parroquianos entre los 43,000,000 de habitantes que pueblan las repúblicas hermanas al sur de nosotros, si no conocíamos sus nombres, sus ocupaciones y sus direcciones comerciales.

“Por estos motivos, me dediqué á la preparación de esta obra desde el mes de abril, y he trabajado en ella sin descanso, hasta el día de hoy, en que tengo la honra de enviaros el primer ejemplar del tomo primero del DIRECTORIO COMERCIAL DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS. También remitiré, por el conducto debido, un ejemplar igual al Presidente de cada una de las otras diez y nueve repúblicas, incluyendo á Hawaii, que forman con los Estados Unidos la Unión Internacional de Repúblicas Americanas. En cuanto á su fines, su alcance y el grado de perfección que ya tiene y que aumentará cada año, este DIRECTORIO es, sin duda alguna, la publicación internacional más importante que gobierno alguno haya emprendido jamás, y, á mi juicio, contribuirá más á aumentar el tráfico y á promover relaciones amistosas entre las repúblicas americanas, que ninguna otra obra de las que se han ensayado hasta el día. Dicho trabajo se ha hecho de conformidad con los patrióticos fines para los cuales se fundó la Oficina de las Repúblicas Americanas, y el objeto á que se destina, que no es otro sino que el comercio de América esté bajo la influencia del pueblo americano, merece, estoy seguro, vuestra aprobación y apoyo.

“Se trata de incluir en el DIRECTORIO, en una forma tan concisa como sea posible, todo los últimos datos relativos á las riquezas naturales, el comercio, la industria, el desarrollo posible, las organi-

zaciones mercantiles y las casas comerciales de todo los países del Hemisferio Occidental. Semejante obra, si logramos llevarla á término feliz, permitirá á los fabricantes y exportadores de cualquiera de los países mencionados, hacer indagaciones amplias respecto de las condiciones comerciales en los otros. Para que el tráfico entre las naciones se desarrolle con buen éxito, es preciso que conozcan mutuamente sus condiciones y usos comerciales. Meros esfuerzos en ese sentido, hechos de tiempo en tiempo, jamás darán por resultado lo que un trabajo combinado, que reconozca por base el conocimiento claro de las varias influencias que afectan el tráfico y la industria de cada país.

Al preparar el Directorio Comercial de las Repúblicas Americanas, nos hemos propuesto agrupar todos los datos estadísticos que pueden servir á un comerciante para darse cuenta, no solo de las condiciones principales del tráfico en una localidad especial, sino de cuantos detalles pueden serle útiles para llevar adelante sus negocios. Imposible se hace, por supuesto, abarcar en una sola obra, por grande que ésta sea, todos los informes que ha menester el que se dedica á empresas mercantiles en tierras lejanas; pero en aquellos casos en que ha sido necesario omitir informes detallados, se dice donde pueden ser obtenidos.

“Es de esperar que el DIRECTORIO COMMERCIAL suministrará, en lo general, todos aquellos informes que un comerciante ó fabricante puede desear antes de traficar con alguno de los países de que se trata, y que asimismo indicará los medios de que habrá que hacer uso cuando se quieran obtener informes más detallados. Si este objeto se logra, es incuestionable que el Directorio Comercial llegará á ser un factor poderoso en levantar las relaciones comerciales de las Repúblicas Americanas al nivel intelectual y amistoso que ahora y en lo futuro deberían tener, y en tal caso, la obra corresponderá á lo fines á que fué destinada. Durante una ó más generaciones, la consecución de semejante resultado ha sido el sueño de los hombres de estado y economistas más notables, así como de los primeros comerciantes y fabricantes. Un conocimiento pleno de los recursos y necesidades comerciales de cada una de las Repúblicas del Hemisferio Occidental, es casi todo lo que se necesita para operar una revolución en el mencionado tráfico, concentrando así el comercio de América en manos de americanos, y el objeto primovial que se tuvo en mira al fundar la

Oficina de las Repúblicas Americanas fué facilitar dicho conocimiento.

“El material para el segundo y último tomo del DIRECTORIO está casi listo, y éste se dará a luz dentro de los dos meses venideros, en la misma forma y con la misma perfección que el primero. Se verá que todo la obra estará terminada en el período comparativamente corto de nueve á diez meses, resultado que no hubiera sido posible obtener sin la activa y cordial cooperación del Departamento de Estado y de los empleados consulares de los Estados Unidos, y sin la valiosa ayuda y oportunas indicaciones de las personas que representan en los Estados Unidos á las otras repúblicas americanas que figuran en este trabajo. Todos esos caballeros me han prestado el apoyo más sincero, no habiendo sido menor el que he encontrado entre los otros empleados de sus gobiernos, siempre que me he dirigido á ellos directamente. Y debo agregar que este tomo aun no estaría completo, si el pequeño cuerpo de traductores y otros empleados de la Oficina de las Repúblicas Americanas no hubiera trabajado día y noche con lealtad, eficacia y actividad para la pronta y satisfactoria conclusión de la obra.

“Deseo llamar especial atención á lo perfecto del Directorio, desde el punto de vista material, y por esto debemos dar las gracias al Impresor del Gobierno, el Honorable FRANK W. PALMER, cuyos consejos y cooperación han contribuido mucho al éxito del trabajo. Los detalles de ejecución en una grande obra son siempre laboriosos, y me es grato expresar cuanto debo al mencionado caballero. A no haber sido por la asistencia de la Tipografía Nacional, el primer tomo no habría estado concluido tan pronto ni en una forma tan elegante.

“Permitidme llamar respetuosamente vuestra atención á otro punto importante relacionado con esta obra. Por medio de su NATIONAL BOARD OF TRADE, la Gran Bretaña está haciendo en las repúblicas americanas trabajos parecidos á los que hace esta Oficina, y el Parlamento inglés señala anualmente para ese servicio algo más de £65,000, ó sean como \$325,000 al año. La suma que el Congreso de los Estados Unidos ha señalado para todos los gastos de esta Oficina, durante el presente año, es como la décima parte de aquella cantidad, á saber. para objetos generales, \$28,000, y para completar la Nomenclatura Comercial, \$5,000; total, \$33,000. Debo manifestar con el respeto debido que esta

suma es insuficiente para los grandes é importantes trabajos que tengo á mi cargo, y os ruego que soliciteis del Congreso un aumento de la misma. Firmemente creo que si los trabajos de esta Oficina continúan con la energía que requiere el desarrollo comercial para lo futuro, nuestro tráfico con la América latina puede fácilmente doblarse y quizá triplicarse ó cuadruplicarse en dos ó tres años.

“Como una prueba de lo pequeña é insuficiente que es la cantidad referida, en comparación con nuestro trabajo y con el interés que en él se tiene, puedo agregar que el éxito que nuestros esfuerzos han alcanzado, se debe á las crecientes simpatías que hemos logrado despertar entre los comerciantes inteligentes, patriotas y generosos de los Estados Unidos. De otra suerte, nos habríamos visto obligados á suspender nuestro trabajo. El costo de una obra como el DIRECTORIO INTERNACIONAL, la necesidad de la cual podría demostrarse de varios modos, es casi igual á la cantidad que se ha fijado para todo los gastos de la Oficina.

“Además de nuestra correspondencia ordinaria, ya muy crecida, se han escrito más de 100,000 cartas acerca del DIRECTORIO solamente, desde mediados de abril último, y más de 100,000 direcciones comerciales se encontrarán en las páginas de este libro, colocadas según las respectivas industrias, y casi todas, al menos las que no pertenecen á los Estados Unidos, fueron obtenidas por nuestros propios esfuerzos. Apenas se puede dudar que si se establece correspondencia con dichas casas comerciales, nuestro tráfico con aquellos países aumentará. Tratándose de ellos, creo que este Directorio debe ser la única autoridad reconocida en el mundo, porque un examen crítico demuestra que es superior á todos los directorios extranjeros en cuanto á lo completo, exacto y reciente de los datos contenidos en él; y así es que bien puede ofrecerse al público con la confianza de que lo encontrará enteramente fidedigno y de valor práctico para los países é intereses que se trata de servir.

“No me toca á mí discutir las grandes cuestiones políticas de vuestra administración, pero no puedo menos de interesarme en ellas, encontrándome al frente de una oficina internacional, que es la única que ha sido creada por un Congreso de las Repúblicas Americanas. A mi entender, cuatro son los grandes resultados que vuestra administración puede proponerse y alcanzar en sus

relaciones con las Repúblicas de la América Central y del Sur, á saber:

“ 1. La extensión de nuestro tráfico con ellas por medio de arreglos de reciprocidad: por el nombramiento de comisionados especiales que las visiten y les muestren las ventajas que este país ofrece sobre todos los otros, y mediante un estudio, por parte de nuestros comerciantes é industriales, de los datos contenidos en el DIRECTORIO COMERCIAL, relativos á la industria, el comercio, las facilidades de transportación, los aranceles y reglamentos de aduana, los usos comerciales, el sistema de patentes y de título de propiedad literaria, las licencias comerciales, las leyes sobre extranjeros y su naturalización, los pasaportes, el sistema monetario y bancario, las pesas y medidas y todo cuanto á dichos países se refiere.

“ 2. La construcción del canal de Nicaragua bajo la influencia americana, con garantía de su neutralidad en tiempo de guerra, de manera que permanezca siempre abierto al comercio del mundo.

“ 3. La conclusión del Ferrocarril Internacional Americano, de modo que al principiar el próximo siglo, sea comparativamente tan fácil ir de Wáshington á Buenos Aires ó á Río Janeiro, como se va hoy á la ciudad de Méjico. Esto último, aun durante la administración del Presidente GRANT, se consideraba casi imposible. En la actualidad se podría ir de una á otra de las capitales de la América del Sur con solo la construcción de algunos centenares de millas de ferrocarril sobre rutas que han sido estudiadas y que no presentan grandes dificultades ni ocasionarían gastos excesivos.

“ 4. La reunión en Wáshington, en 1900, de otra Conferencia Internacional Americana ó Congreso Pan Americano, compuesta de delegados de todas las repúblicas americanas. Los trabajos de la última conferencia han sido sumamente benéficos, y pocos acontecimientos de este siglo han dado tanto timbre á los gobiernos que tomaron parte en ella. ; Bajo qué magníficos auspicios comenzaría el siglo veinte si se reuniera una gran asamblea como aquélla!

“ En la realización de todos estos fines, la Oficina de las Repúblicas Americanas puede representar un papel muy importante. No es el órgano de un gobierno, sino de todos, y en el corto espacio de tiempo que ha estado á mi cargo, me he convencido de

la verdad de aquellas palabras pronunciadas por el distinguido Senador ALLISON, que 'los beneficios que por medio de esta Oficina se pueden alcanzar no reconocen límites.'

"El objeto principal de los trabajos de esta Oficina, y para el cual disponemos de vasto campo, es recoger y diseminar datos comerciales acerca de las repúblicas del Hemisferio Occidental, así como promover el tráfico entre ellas. A este fin dedicaremos toda nuestra atención, y sabemos que no en vano solicitamos vuestra cooperación. Y, á la verdad, tratándose de vos, que habeis hecho tanto para el desarrollo del comercio en los Estados Unidos, no vacilamos en pedirnos que acrecentéis vuestros esfuerzos á fin de que todas las repúblicas americanas experimenten los buenos resultados de vuestra sabia y patriótica política industrial.

"En cierta ocasión muy reciente, emitisteis este feliz epigrama referente al tráfico: 'Cada productor debe tener un consumidor.' Os referíais á los fabricantes de los Estado Unidos. El DIRECTORIO contiene los nombres de los 'consumidores' en la América latina. Ha sido hecho para el uso especial de los 'productores,' pero era justo que se tomara en consideración á los 'consumidores,' y jamás se había presentado una recopilación de datos tan valiosos á todas las clases de exportadores americanos. Los habitantes de los países del sur, ya queden cerca ó lejos de nosotros, sabrán mejor que antes que es lo que pueden vendernos o compranos con ventaja, mientras que los comerciantes de los Estados Unidos conocerán por la primera vez los nombres y direcciones de aquéllos que han de ser sus mejores parroquianos.

"Para que conserve su importancia el DIRECTORIO, ha de ser constante y cuidadosamente revisado. Debe contener más tarde mucho que en la primera edición no fué posible introducir, y confío en que, con la aprobación del Congreso, podré dedicarme á preparar una obra que abrace no solamente una lista de los principales exportadores de los Estados Unidos, sino que contenga los nombres y direcciones de todos los industriales de este país, explicando asimismo la naturaleza, cantidad y valor de lo que fabrican, de manera que los comerciantes de la República Argentina, el Brasil y Méjico, tengan á sus disposición un directorio completo de todos nuestros productores, en la forma de un libro que sea de carácter oficial.

"Una obra de ese género seria como el complemento de la pre-

sente y contribuiría de uno modo poderoso á extender nuestro comercio exterior. Trabajo de tal magnitud solamente puede contar con un éxito seguro si es emprendido con el apoyo y aprobación del Congreso de los Estados Unidos, y no cabe duda de que sería muy bien acogido por las diez y nueve repúblicas de la Unión Internacional Americana. Lo que desde luego puede asegurarse, es que una obra de esa índole daría por resultado un aumento tan grande en nuestro comercio exterior, que compensaría por todo el tiempo y dinero que se pudieran gastar en su preparación.

“Respetuosamente someto lo expuesto á vuestra consideración.

“JOSEPH P. SMITH, *Director.*”

RECOMENDACIONES HECHAS POR EL GABINETE.

El Director de la Oficina ha recibido también las cartas siguientes recomendando el Directorio:

“DEPARTAMENTO DE ESTADO,

“*Washington, 11 de noviembre de 1897.*”

“MUY SEÑOR MÍO: He recibido su favorecida del 5 del corriente, junto con un ejemplar del DIRECTORIO COMERCIAL que ha sido publicado últimamente por la Oficina que usted dirige. Aun no he tenido tiempo de examinar la obra con el cuidado y atención que pienso dedicar á eso, pero el ligero examen que de ella he podido hacer, me ha convencido de que su importancia, tanto para este país como para los otros que forman la Unión Internacional de Repúblicas Americanas, no puede exagerarse.

“A mi juicio, satisfará de una manera práctica una necesidad que desde hace tiempo se sentía en los intereses comerciales de dichos países, y esto no puede sino dar benéficos resultados para todos ellos, porque, según el título de la obra lo indica, en ella aparecen clasificados en orden alfabético y en una forma precisa y exacta, todos los artículos sobre los cuales se pagan derechos de importación. Como libro de consulta, es sumamente valioso y será debidamente apreciado por las personas que especialmente se interesan en él.

“La publicación de este libro en inglés, español y portugués aumentará su mérito como obra de consulta, y, por lo tanto, felicito á usted por la terminación de un trabajo que, de seguro, será visto

como muy valioso para los intereses comerciales de los países que figuran en él.

“Soy de usted, con toda consideración, atento y S. S.

“JOHN SHERMAN, *Secretario.*”

“DEPARTAMENTO DE MARINA,

“Washington, 12 de noviembre de 1897.

“Acabo de recibir su atenta carta de 5 del corriente y el ejemplar del primer tomo del DIRECTORIO de las Repúblicas Americanas, que la acompañaba. He examinado cuidadosamente esta obra y me ha sorprendido la gran cantidad de importantes datos comerciales que contiene. Es indudable que será de gran utilidad á los que están deseosos de aumentar el tráfico entre los Estados Unidos y los otros países del Hemisferio Occidental, tanto porque facilitará la transacción de los negocios, como porque servirá para el establecimiento de relaciones comerciales más estrechas.

“Rindiendo á usted las gracias por su atención, quedo á usted muy atento y S. S.

“JOHN D. LONG, *Secretario.*”

“DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA,

“Washington, 11 de noviembre de 1897.

“MUY SEÑOR MÍO: Acabo de recibir un ejemplar de su Directorio y lo he examinado con mucho placer. Es la publicación más importante que jamás he visto respecto de las repúblicas del sur de nuestro Hemisferio, y será muy valiosa para los comerciantes de todo el Continente. Comprendo que haya tenido usted muchísimo trabajo en obtener todos los datos contenidos en esta publicación.

“Rindo á usted las gracias muy sinceramente por el envío de este libro, que en lo futuro consultaré en lo relativo á los países que figuran en él. Al mismo tiempo, felicito á usted por una obra tan útil como perfecta.

“El trabajo de usted tiende al establecimiento de relaciones comerciales entre los Estados Unidos y las repúblicas del sur, y

ese tráfico se convertirá en un hecho tan luego como exista una marina mercante americana bajo la bandera americana. Creo que esa época se acerca ya. Los americanos han invertido su dinero en negocios interiores, lo que les ha producido mayores ganancias que si lo hubieran empleado en empresas marítimas; pero nuestro pueblo se enriquece rápidamente; el dinero produce cada día menor interés, y cuando éste no sea más del 4 por ciento, nuestra marina mercante será construída. Entonces todo el mundo tendrá necesidad de la publicación que usted ha dado á luz.

“Soy de usted atento servidor.

JAMES WILSON, *Secretario.*

DEPARTAMENTO DE LA TESORERÍA.

Washington, 12 de noviembre de 1897.

“MUY SEÑOR MÍO: He recibido el hermoso libro, titulado DIRECTORIO COMERCIAL de las Repúblicas Americanas, que usted tuvo la bondad de remitirme, y lo he examinado con placer y provecho. Contiene una gran cantidad de los datos que son precisamente necesarios en la clase de importantes trabajos que la Oficina de las Repúblicas Americanas tiene á su cargo, y será de gran utilidad á todos los que se dedican al comercio en el Hemisferio Occidental, pero más aun á aquellos que, gracias á los inteligentes y bien dirigidos esfuerzos de la Oficina de las Repúblicas Americanas, comprenden el gran desarrollo que puede alcanzar en lo futuro el comercio americano. No abrigo la menor duda de que contribuirá á aumentar el comercio entre los Estados Unidos y las repúblicas hermanas de este continente, y espero que el próximo tomo será tan perfecto como el primero.

“Y á este respecto, he observado con placer que el BOLETÍN MENSUAL de la Oficina de las Repúblicas Americanas ha llegado á ser, bajo la dirección de usted, una publicación excelente. Estoy enteramente de acuerdo con el pensamiento de que el comercio americano debe estar bajo la influencia del pueblo americano, y tanto el DIRECTORIO COMERCIAL de las Repúblicas Americanas, como el BOLETÍN MENSUAL de la Oficina de las Repúblicas Americanas, son indicios favorables en ese sentido.

“Con toda consideración, soy de usted atento y S. S.

“LYMAN J. GAGE, *Secretario*

“DEPARTAMENTO DE LA GUERRA.

“*Washington, 18 de noviembre de 1897.*

“ESTIMADO SEÑOR SMITH: Rindo á usted las gracias por haberme enviado un ejemplar del Directorio Comercial de las Repúblicas Americanas, libro que indica los grandes trabajos que esa Oficina ha emprendido y la exactitud y precisión con que los está llevando adelante. La obra en referencia contiene datos muy valiosos y redunda en crédito de la Oficina que usted tan dignamente dirige.

“Soy de usted, con toda consideración, atento y S. S.

R. A. ALGER, *Secretario.*

REPÚBLICA ARGENTINA.

EXPOSICIÓN NACIONAL.

Esta Oficina ha recibido un anuncio oficial acerca del objeto que la República Argentina se propone con la Exposición Nacional que se verificará en la ciudad de Buenos Aires en 1898. La circular lleva la fecha de 18 junio de 1897, y está firmada por el Ministro del Interior, Dr. N. QUIRNO COSTA, como presidente; por el Señor VICENTE L. CÁSAIRES, como 1^{er} vice-presidente; por el Señor JUAN VIDELA, como 2^o vice-presidente, y por una comisión compuesta de ciudadanos importantes de la República.

La comisión dice que la Exposición es como un preliminar de la que se efectuará en Paris en 1900, y en nombre del Gobierno Nacional, se invita á los productores del país para que exhiban sus productos. La Exposición será inaugurada el 9 de julio y se cerrará el 9 de octubre del mismo año.

La Legislatura de la provincia de La Plata ha votado la suma de \$25,000 para los gastos de la empresa.

BOLIVIA.

EXTRACCIÓN DE LA GOMA ELÁSTICA.

El siguiente artículo sobre la extracción de la goma elástica, ha sido escrito por Mr. EDWIN R. HEATH, Cónsul de Bolivia en Kansas City, Mo., y remitido á esta Oficina por el Señor DON ENRIQUE WULFF, vice-Cónsul de aquella República en New York.

Mr. HEATH ha vivido varios años en Bolivia, é hizo durante su residencia en el país, extensas exploraciones de las regiones gomeras.

El árbol conocido con el nombre de *Siphonia elastica* ó *Hevea brazilensis* se encuentra en el valle del Amazonas, entre los 2° de latitud norte y los 12° de latitud sur. Los terrenos en que crece mejor son aquellos que durante dos ó tres meses están cubiertos con tres pies de agua por lo menos. Crece solo ó en grupos y llega á tener una altura de 50 á 100 pies. Su diámetro es de 1 á 3 pies. Los terrenos en que crece se hallan á diversas altitudes, desde el nivel del mar hasta 700 pies de elevación. Las hojas del árbol son trifoliadas y lanceadas, muy delgadas y de 5 á 6 pulgadas de largo por 1 de ancho. Las flores son en forma de racimos y pequeñas. Las semillas crecen en vainas con tres lóbulos, conteniendo cada uno una semilla, y cada vaina tiene cerca de 1 pulgada de largo y dos tercios de pulgada de grueso. El árbol pertenece á la familia de los euforbiáceas. La madera es suave, y cuando se hace una incisión en la corteza, corre un jugo ó savia de color de crema. Los indios llaman á esta savia "caoutchouc;" los portugueses la denominan "seringa" ó "borracha," que quiere decir jeringa ó tubo, y los bolivianos le dan el nombre de goma ó jebe. Los que se dedican á recoger este artículo son llamados "seringeros," y los bosques donde crece el árbol, "seringales."

Estos bosques se encuentran en Bolivia en las inmediaciones de los ríos Beni y Madre de Dios, donde los terrenos son más altos que en el Brasil. Por lo común son muy densos y las copas de los árboles se entrelazan. Plantas parásitas las cubren, algunas de las cuales tienen raíces muy largas. No es cosa fácil limpiar un terreno para establecer un campamento donde se puedan sembrar yucas ó mandiocas, platanos, arroz y caña de azúcar. Una vez que se ha escogido el lugar para el campamento, se busca un árbol inclinado hacia un lado y se cortan en todo ó en parte los otros árboles que á dicho lado quedan, en un espacio de uno ó dos acres. Después se corta por completo el árbol inclinado, así como las plantas parásitas que unen las copas, y el árbol se viene al suelo, llevándose á los otros en su caída. Pasado un mes, y cuando ya los árboles están secos, se les quema, con excepción de los troncos gruesos. En seguida construyen las casas, para lo cual clavan postes en el suelo y á estos amarran varas atravesadas en las que fijan, por medio de tiras sacadas de la corteza de los árboles, cañas colocadas perpendicularmente. El piso lo forman con pedazos del tronco rajado de la palmera negra, y el techo lo cubren con palmas.

Levantán el piso de la casa de 3 á 8 pies sobre la tierra, y el espacio que queda lo usan como gallinero, como chiquero para puercos ó como despensa. Los trabajadores abren senderos entre los árboles y cada uno toma de 100 á 150 de éstos. Llaman á los senderos "estradas." Son estas veredas con frecuencia muy tortuosas y en muchos lugares atraviesan por hendeduras en el lodo, y por esto los operarios usan solamente camisas hechas de corteza de árboles, que parecen sacos puestos al revés, con aberturas para la cabeza y los brazos. El "modus operandi" de los trabajadores es el siguiente: toman

una alforja hecha de tela de algodón, y en ésta llevan varias tazas de hoja de lata que pueden contener como 6 onzas; un poco de barro de la consistencia de la masilla; y una hachita hecha de una tira de hierro de 1 pulgada de ancho y 6 ó 7 de largo, doblada y con las extremidades soldadas y afiladas. A esto le ponen un mango de madera. Con esta hacha hienden los árboles, dando al instrumento un ligero movimiento circular á fin de no dañar el corazón, sino solamente la corteza. La savia, que parece leche de vaca, comienza á correr. Entonces el operario pega un pedazo de barro en la cáscara, debajo de la herida, y adhiere á aquél una taza de hoja de lata, á fin de que la leche caiga en ella. La savia empieza á correr durante la noche y continúa así hasta como á las 10 de la mañana. Al llegar á cada árbol el operario vacía la taza y la vuelve á colocar para recoger lo que pueda correr después. Antes de hacer una nueva incisión, retira la taza que había adherido á cada árbol y quita el jugo que se le ha pegado y que ya está seco, con lo cual se obtiene suficiente cantidad para llenar una caja de un pie y medio de largo y de uno de ancho. Sobre estos pedazos de goma, así recogidos y puestos en la caja, se echa algo más del jugo fresco, que, al secarse, convierte todo en una sola masa. A esta masa se le da el nombre de "sernamby" y es goma de segunda clase. Cuando la leche de toda la estrada ha sido recogida, se la lleva á una casa donde se hace un fuego, quemando ciertas nueces secas llamadas "urucury" ó "nareassu," y conocidas en Bolivia con el nombre de "motacu" ó "cusi." Sobre este fuego se coloca, á manera de chimenea, una tinaja de barro sin fondo y con un cuello estrecho. El operario echa ahora la leche en algún recipiente de tamaño considerable, que en ocasiones no es otra cosa que una concha de tortuga, y luego, haciendo uso de un canaleta parecido al que se emplea en las canoas, lo moja por ambas extremidades con la leche, pasándolo á continuación por encima de la boca del jarro ó tinaja, á fin de que le dé el calor y el humo, que coagulan la savia, y rara vez hay que repetir la operación.

Cuando se ha hecho la "bolacha," esto es, cuando toda la leche está coagulada sobre el canaleta, se le pone al sol en postes á una elevación de varios pies sobre el nivel del suelo. Si los árboles han rendido bien, el canaleta pesa ahora de 30 á 50 libras y cuando ya está seco, de 10 á 30 libras. Al día siguiente, cuando hay que usar otra vez el canaleta, se le retira del lugar donde se le había puesto á secar y la goma elástica que estaba adherida á aquél se le quita. Como todavía está suave, el dueño le graba sus iniciales. La operación de cortar los árboles se pueda repetir todos los días, pero cuando han pasado cinco años, conviene no tocarlos por un espacio de dos á cinco años. Si los árboles son bien cultivados, quizá no hay necesidad de hacer esto. Algunas personas poseen dos ó más campamentos para la explotación de la goma elástica, y en tal caso pueden no tocar sus árboles durante el tiempo mencionado.

Solamente en dos casos hay que emplear fuerza física en la extracción de la goma elástica, á saber: en la conducción de la savia y en el manejo del canaleta. Como la goma no se coagula sin el uso de las nueces mencionadas, el valor de las estradas depende hasta cierto punto de la cantidad de dichas nueces que se encuentra en ellas.

A los indios se les paga por su trabajo \$3 al mes y sus raciones. Los bosques abundan en monos y pavos silvestres, habiendo además puercos mon-

teses y tapires. Los ríos son ricos en peces y en los bancos de arena se hallan tortugas y sus huevos. En muchos campamentos tienen tortugas en corrales. El almidón que se saca de la yuca ó mandioca hace las veces de harina. Teniendo arroz, plátanos, yuca, pescado y pavos no hay de que quejarse, tanto más que las haciendas de ganado producen tasajo en abundancia. La vida cuesta muy poco y las ganancias son muy grandes. Los derechos de exportación son el 20 por ciento ad valorem.

CHILE.

TRÁFICO EXTRANJERO EN 1895 Y 1896.

Según los datos últimamente publicados por la Administración de Aduanas, el comercio de Chile, calculado en pesos de 38 peniques, fué, durante los dos años pasados, como sigue:

	1895.	1896.
Importaciones	\$69, 206, 552	\$74, 082, 805
Exportaciones	72, 919, 882	74, 359, 419
Total	142, 126, 434	148, 442, 219

Se ve que las transacciones comerciales en el año de 1897, comparadas con las del año anterior, arrojan un aumento de \$6,315,785. En 1896 las importaciones y exportaciones fueron casi iguales, y excedieron á las de 1885 en \$1,439,532. Este aumento consistió principalmente en los productos siguientes:

Trigo	\$2, 093, 103
Yodo.....	621, 370
Lana	304, 532
Cobre en barras.....	545, 901
Plata en barras.....	315, 606
Minerales de plata y cobre	745, 602
Suela.....	203, 000

Por otra parte, las exportaciones de 1896, comparadas con las de 1895, muestran que ha habido la siguiente disminución en los cuatro artículos principales.

Salitre.....	\$1 596, 843
Cueros (de buey)	673, 720
Carbón de piedra.....	126, 667
Oro en barras.....	28, 758

En 1888 y 1893, los años más prósperos en el comercio de Chile, las exportaciones ascendieron á \$73,000,000, y ahora exceden de esa suma en \$1,359,418. Los datos correspondientes á 1896 no pueden tomarse como base para los cálculos del año corriente, debido principalmente á la disminución ya referida en los cargamentos de salitre, disminución que se hará sentir mientras la cantidad que hay en los depósitos en Europa no esté agotada. Comparando los datos correspondientes al primer trimestre de 1897 con los de la misma época del año precedente, se obtienen los siguientes resultados:

	Importaciones.	Exportaciones.
Primer trimestre de 1896.....	\$18,987,330	\$18,988,533
Primer trimestre de 1897.....	16 642,715	13,880,919
Diferencia.....	2,344,615	5,107,614

El salitre solo representa las cuatro quintas partes de la disminución de las exportaciones, que fueron como sigue:

Salitre.....	\$4,055,343
Cobre en barras.....	97,873
Mineral de plata.....	95,251
Plata en barras.....	180,643
Borato de calcio.....	65,975
Cebada.....	138,865
Lana.....	84,698

Hay tres artículos cuya exportación aumentó algo durante el mismo período, á saber:

Lana.....	\$65,363
Yodo.....	74,730
Suela.....	34,373

INDUSTRIA DE CUERO.

Imposible es fijar la fecha en que el arte de curtir cueros fué introducido en Chile, pero puede asegurarse, sin embargo, que los españoles se dedicaron á él poco después de la conquista del país. En 1825, GUILLERMO PORTÉ, curtidor competente, llegó á Chile á instancias del Gobierno, y junto con otros artesanos franceses, se estableció en Santiago. Esto debe considerarse como el principio de dicha industria en la República, y desde aquella época el negocio ha estado casi exclusivamente en manos de franceses. En

1887, una colonia alemana de Valdivia se estableció en el centro de un bosque en que abunda toda clase de árboles ricos en tanino, y se dió principio á la fabricación de una suela muy estimada, conocida con el nombre de *Valdivia*.

A partir de esa fecha, el arte de curtir cueros prosperó mucho y se extendió de Santiago á varias partes del país.

En cuanto á las importaciones de cuero curtido, puede decirse que no existen, tratándose del cuero de suela, porque en verdad el país es productor de este artículo.

Se reciben algunas cantidades de correas de cuero hechas en Francia, Inglaterra y los Estados Unidos. Se importan á Chile grandes cantidades de cuero para empeines de zapatos, y se introducen, principalmente de Francia, como 800 docenas de cueros charolados al mes. Los Estados Unidos no están interesados en el tráfico de cuero con Chile, que en la actualidad es un monopolio de los comerciantes franceses y alemanes.

COLOMBIA.

CONTRATO PARA UN FERROCARRIL AÉREO.

El Honorable CHARLES BURDETT HART, Ministro de los Estados Unidos en Colombia, ha enviado al Departamento de Estado copia de un contrato celebrado entre la República y NICOLÁS KROHNE, súbdito alemán, para la construcción de un ferrocarril aéreo de la ciudad de Honda, en el río Magdalena, á Agualarga, una población en la sabana de Bogotá.

Según la concesión, el ferrocarril debe estar construido y listo para el tráfico dentro de los tres años subsiguientes á la fecha de la aprobación del contrato, y debe ser aéreo (sistema Otto). Se concede el derecho de poner en los caminos reales postes ú otra clase de sostenes para la línea, con tal que no sean obstáculo para el tráfico. Tratándose de propiedades particulares, el concesionario tendrá que obtener, á su propio costa, los terrenos necesarios para el camino y sus accesorios, y en caso que los dueños de la propiedad y el concesionario no puedan llegar á un arreglo, el Gobierno procederá á la expropiación del terreno, debiendo el concesionario pagar la cantidad en que aquél sea valorado.

La compañía contratante está autorizada para construir ramales

á los centros productores del país, y en la construcción de ellos gozará de los mismos privilegios que se le otorgan para la línea principal. Los trabajos en esta última deben comenzar dentro de diez y ocho meses, contados desde la fecha de la aprobación del contrato, y la línea debe estar terminada y abierta al servicio público, con todas las condiciones de seguridad y solidez, dentro de tres años.

El concesionario se compromete á mantener la línea principal y sus ramales en buena condición, de manera que en todo tiempo, salvo los casos fortuitos, la transportación de pasajeros, correos y carga se pueda hacer con la debida rapidez y seguridad. Los gastos de transportación serán establecidos por la compañía, pero no excederán de 150 marcos* por tonelada, ó su equivalente en moneda colombiana, tratándose de cargamentos que vengan del Magdalena á la sabana de Bogotá. Se establecerá una tarifa proporcional para la transportación en otras partes de la línea.

La compañía se compromete á rebajar la tarifa cada cinco años, después de que la línea esté abierta al tráfico, y al fin de diez años la reducirá á la mitad, ó sean 65 marcos por tonelada en fletes terminales. Trátandose de los ramales, se pagará según la distancia á que haya que transportar la carga. Los correos del Gobierno se llevarán libres de gasto, pero toda otra clase de propiedad nacional pagará según la tarifa establecida, dándosele, en todo caso, la preferencia para su inmediato despacho.

La concesión puede ser traspasada en todo ó en parte á otra persona ó compañía, pero no á gobiernos extranjeros.

A los cincuenta años de haberse terminado la obra, ésta con todos sus ramales y dependencias, y en perfecta condición, pasará á ser propiedad del Gobierno de Colombia, sin remuneración de ninguna clase.

COSTA RICA—NICARAGUA.

LAUDO DEL SEÑOR GENERAL E. P. ALEXANDER, INGENIERO
ÁRBITRO.

La Oficina ha recibido del Señor CALVO, Ministro Residente de Costa Rica, el texto del laudo del Señor General E. P. ALEXANDER, nombrado por el Señor Presidente CLEVELAND, Ingeniero

*Un marco vale 24 centavos, moneda de los Estados Unidos.

Árbitro para determinar la cuestión de límites entre Costa Rica y Nicaragua.

En el BOLETÍN MENSUAL correspondiente al mes de abril de 1897, se publicaron por extenso los términos de la Convención relativa á la demarcación de la línea divisoria. Dicho laudo es como sigue:

SAN JUAN DEL NORTE, NICARAGUA,
30 de septiembre de 1897.

Á las Comisiones de Límites de Costa Rica y Nicaragua.

SEÑORES: En cumplimiento del encargo que recibí del Presidente de los Estados Unidos, para servir de ingeniero árbitro entre ustedes, con facultad de decidir finalmente cualesquier puntos de diferencia que pudieran suscitarse en el trazo y demarcación de la línea divisoria de ambas Repúblicas, he estudiado y tomado en consideración cuidadosamente todos los alegatos, contra-alegatos, mapas y documentos que me fueron sometidos acerca de la exacta localización del punto inicial de la expresada línea divisoria en la costa Caribe.

La conclusión á que he llegado, y el laudo que voy á pronunciar, no están de acuerdo con el punto de vista de la una ni de la otra Comisión. Así, por deferencia á los muy excelentes y apremiantes argumentos, tan de buena fé como lealmente aducidos por cada una de las comisiones, en apoyo de su respectiva causa, expresaré brevemente mi manera de pensar, y las consideraciones que me han parecido concluyentes para la decisión de la contienda. Y entre estas consideraciones, la principal y dominante es que ha de interpretarse y cumplirse el tratado de 15 de abril de 1858, *en la manera en que fué mutuamente entendido*, el día de su celebración por sus autores.

Ambas comisiones han presentado laboriosos y bien razonados alegatos para demostrar que el texto del tratado está en armonía con las respectivas reclamaciones, para la fijación del punto de partida de la línea divisoria, en lugar que daría á sus países grandes ventajas.

Estos puntos están separados por más de 6 millas de distancia, y se hallan indicados en el mapa que acompaña á este laudo.

La reclamación de Costa Rica ha sido localizada en la costa izquierda ó tierra extrema al oeste del puerto; la de Nicaragua en la tierra extrema al este de la boca del ramal del Taura.

Sin el propósito de replicar en concreto á cada razonamiento hecho por una y otra parte en apoyo de su respectiva reclamación, todos serán tomados en cuenta y suficientemente contestados, demostrando que los que celebraron el tratado mutuamente entendieron y tuvieron en mira otro punto distinto, á saber: la extremidad de tierra ó cabo oriental de la boca del Puerto.

La mente de las personas que formaron el tratado, es lo que ha de investigarse, antes que algún sentido posible que pudiera deducirse violentamente de palabras ó sentencias aisladas. Y esa mente me parece por demás sencilla y obvia.

El tratado no fué hecho con apresuramiento ni descuido.

Ambos países habían sido conducidos, por años de infructuosas negociaciones,

Bull. No. 6—7

á un estado próximo de la guerra, en defensa de lo que consideraban sus derechos, como se expresa en el Artículo 1º. Con efecto, en 25 de noviembre de 1857 Nicaragua había precisamente declarado la guerra, cuando por la mediación de la República de El Salvador, se hizo un esfuerzo final para evitarla; se reanudaron las negociaciones, y resultó el tratado. Ahora bien, podemos descubrir la mútua inteligencia finalmente alcanzada por sus autores, buscando, ante todo, en el conjunto del tratado, la idea general ó plan de conciliación sobre que pudieron llegar á acordarse. En seguida, tenemos que cuidar de que esta idea general del tratado se armonice completamente con la descripción de la línea dada en detal, y con el nombre propio de todas las localidades, usado ó no usado en conexión con la misma. Porque el *no uso* de algunos nombres puede ser tan significativo, como el uso de otros. Ahora, de la consideración general del tratado en su conjunto, aparece claro y sencillo el plan de conciliación.

Costa Rica había de tener como línea divisoria la ribera derecha ó sureste del río, considerado como una vía comercial de comunicación, desde un punto 3 millas abajo del Castillo hasta el mar.

Nicaragua había de tener su anhelado *sumo imperio* de todas las aguas de esta misma vía comercial de comunicación, igualmente no interrumpido hasta el mar.

Es de notarse que esta división implicaba también por de contado el señorío de Nicaragua sobre todas las islas del río y sobre la márgen izquierda ó noroeste y la Punta (headland).

Esta división hace que la línea divisoria (suponiendo que se traza aguas abajo, á lo largo de la ribera derecha, desde el punto cerca del Castillo) pase á través, así del ramal de Colorado como del Taura.

Ella no puede seguir ni uno ni otro ramal, porque ninguno de ellos es vía comercial de comunicación, puesto que ni el uno ni el otro tiene un puerto en su desembocadura.

Ella tiene que seguir el ramal restante, ó sea el llamado Bajo de San Juan; pasar por su puerto y concluir en el mar.

El término natural de esa línea es la extremidad derecha de tierra, en la boca del puerto.

Ahora, permítasenos notar las frases descriptivas usadas en el tratado para decir de dónde ha de partir la línea y como ha de correr esta, haciendo caso omiso, por el momento, del nombre propio dado al punto inicial. Ella ha de partir "de la boca del río San Juan de Nicaragua y continuará marcándose con la márgen derecha de dicho río hasta 3 millas inglesas antes de Castillo Viejo."

Evidentemente este lenguaje fué cuidadosamente considerado y categórico, y sólo hay un punto de partida posible para tal línea, y éste es la extremidad ó brazo derecho de la tierra de la bahía.

Por fin, llegamos al nombre propio dado al punto de partida: "extremidad de Punta de Castillo." Este nombre, Punta de Castilla, no aparece en uno solo de todos los mapas originales de la bahía de San Juan que han sido producidos por una y otra parte, y que parecen incluir todos los publicados antes y después del tratado. Este es un hecho significativo, y su sentido obvio.

Punta de Castilla tiene que haber sido, y ha de haber seguido siendo un punto de ninguna importancia, política ó comercial.

De otra manera no podría haber sido tan completamente olvidado en los mapas. Esto se conforma enteramente con las peculiaridades de la tierra firme y extremo de ella de la derecha de la bahía. Ella permanece hasta hoy desconocida y no ocupada, excepto por la cabaña de un pescador.

Pero la identificación de la localidad está puesta aun más fuera de duda, por la mención incidental del nombre Punta de Castilla hecha en otro artículo del tratado mismo.

En el Artículo V, conviene Costa Rica en permitir temporalmente á Nicaragua el uso del lado costarricense del puerto, sin pago de derechos; y el nombre de Punta de Castilla es de lleno aplicado á él.

Así, tenemos en congruencia la idea general de conciliación en el conjunto del tratado, la literal descripción de la línea en detal, y la verificación del nombre aplicado al punto de partida por su mención incidental en otro pasaje del tratado, y por el testimonio unánime de todos los autores de mapas de todos los países, antes y después del tratado, que excluyen este nombre de todas las demás partes del puerto. Esto podría parecer suficiente argumentación acerca del punto; pero lo presentará á una luz más clara aún, el dar una breve explicación de la geografía local y de una peculiaridad especial de esta bahía de San Juan.

El dato característico de la geografía local de esta bahía desde las primeras relaciones acerca de ella, ha sido la existencia de una isla en su salida, llamada en algunos mapas antiguos la isla de San Juan. Era ésta una isla de tal importancia que obtuvo en 1820 mención de dos autores distinguidos, citados en la réplica de Costa Rica al alegato de Nicaragua (página 12); y es ella una isla hoy día, y así aparece en el mapa que se acompaña á este laudo. La peculiaridad de esta bahía, que ha de notarse, es la de que el río arrastra muy poca agua durante la estación seca. Cuando esto sucede, particularmente en los últimos años, barras de arena, secas en las mareas ordinarias, pero más ó menos sumergidas y rotas por las olas en todas las altas mareas, se forman frecuentemente, llegando hasta las extremidades de terreno adyacente, de manera que un hombre puede cruzarlas á pie enjuto.

Ahora bien, la reclamación de Costa Rica está basada por entero en la suposición de que el 15 de abril de 1858, fecha del tratado, existía conexión entre la isla y la tierra extrema al este, lo que convertía la isla en tierra firme, y llevó el punto de partida de la frontera hácia el extremo occidental de la isla. Contra este razonamiento hay por lo menos dos contestaciones, cada una de las cuales me parece concluyente.

En primer lugar el estado exacto de la barra en aquel día no puede ser definitivamente demostrado, lo cual parecería necesario antes de sacar conclusiones importantes.

Sin embargo, como la fecha era cercana al fin de la estación seca, es muy probable que hubiera tal conexión por una barra de arena entre la isla y la costa oriental ó costarricense, como se ha descrito. Pero aún en el caso de que así fuera, no sería razonable suponer que tal conexión temporal pudiese operar un cambio permanente en el carácter geográfico y señorío político de la isla. El mismo principio, á ser admitido, daría á Costa Rica *toda isla del río* que barras de arena desde su costa hubiese hecho aparecer durante aquella estación seca.

Pero en todas partes del tratado el río es tenido y reputado como una vía de comercio. Esto implica que ha de considerársele en su régimen medio de agua; en el cual régimen, solamente, es él navegable. Pero la consideración primordial acerca del punto es que por el uso del nombre de Punta de Castilla para el punto de partida, en lugar del nombre Punta Arenas, los autores del tratado se propusieron designar la tierra firme del este del puerto. Esto ha sido ya dilucidado; pero no se ha dado contestación directa la razonamiento de Costa Rica, por el que cita tres autores que aplican el nombre de Punta de Castilla á la extremidad occidental de la antes mencionada isla, la punta llamada invariablemente Punta Arenas por todos los marinos y otros oficiales, topógrafos é ingenieros que en diversos tiempos han levantado el mapa de ella.

Esos autores son L. MONTÉCAR, guatemalteco, en 1887; J. D. GÁMEZ, nicaragüense, en 1880, y E. G. SQUIER, americano, fecha no dada exactamente, pero posterior al tratado. Aun de estos, los dos últimos simplemente usaron una vez cada uno el nombre Punta de Castilla como sinónimo de Punta Arenas. Contra tales autoridades tenemos: 1.^o un considerable número de otros escritores, claramente más dignos de confianza; en segundo lugar, los autores originales de todos los mapas, como se ha dicho antes; y en tercer lugar, los autores del tratado mismo, por su uso de Punta de Castilla en el artículo 5.^o.

Ha de tenerse presente que por algunos años antes de la celebración del tratado, Punta Arenas había sido con mucho el más importante y conspicuo punto de la bahía. En él estuvieron localizados los muelles, talleres, etc., de la Gran Compañía de Tránsito de Vanderbilt que mantuvo la línea directa de Nueva York á San Francisco, durante la fiebre de oro de los primeros años después de 1850. Aquí los vapores de océano y de río se encontraban y cambiaban pasajeros y carga. Este fué el punto elegido por Walker y los filibusteros para ser dominado.

El villorrio de San Juan para nada figuraba en comparación; y sería, sin duda, fácil producir por centenares referencias á este punto como Punta Arenas, por oficiales navales y diplomáticos de todas las principales naciones, por distinguidos residentes y oficiales y por ingenieros y topógrafos ocupados en investigar el problema de canal, todos con personal conocimiento de la localidad.

En vista de todas estas circunstancias, del celo con que cada una de las partes contratantes definió lo que daba y lo que se reservaba, la prominencia é importancia de la localidad, la unanimidad de todos los mapas originales en el nombre y su notoriedad universal, hallo imposible concebir que Nicaragua hubiese concedido este extenso é importante territorio á Costa Rica y que el representante de esta última hubiese dejado de hacer aparecer el nombre Punta Arenas en alguna parte del tratado.

Y por razones tan análogas, que es innecesario repetir las, es también imposible concebir que Costa Rica hubiese aceptado el Taura como su frontera, y que el representante de Nicaragua hubiera dejado de hacer aparecer en alguna parte del tratado el nombre Taura.

Habiendo, pues, designado de un modo general la tierra final al este de Harbor Head como la localización del punto de partida de la línea divisoria, es menester ahora especificarlo más minuciosamente, á fin de que dicha línea pueda ser exactamente localizada y demarcada de un modo permanente. La exacta

localización del punto de partida, en el laudo del Presidente CLEVELAND, se da así: "La extremidad de Punta de Castilla, en la boca del río San Juan de Nicaragua, como ambas existían el 15 de abril de 1858."

Un estudio cuidadoso de todos los mapas disponibles y comparaciones entre aquellos hechos antes del tratado y los de fecha reciente ejecutados por los cuerpos de ingenieros y oficiales de la compañía de canal, y uno del día hecho por ustedes para acompañar este laudo, pone en claro un hecho. El lugar exacto que constituiría la extremidad de territorio de la Punta de Castilla el 15 de abril de 1858, ha sido hace tiempo barrido por el Mar Caribe, y hay demasiada inconformidad en los contornos de la costa de los antiguos mapas para que pueda fijar asertivamente la distancia ó exacta dirección á aquél desde la presente extremidad del terreno. El lugar dicho estaba algo al noreste y probablemente entre seiscientos (600) y mil seiscientos (1,600) pies de distancia; pero no puede él ser ahora localizado con certeza. Bajo estas circunstancias, llena mejor las exigencias del tratado el adoptar lo que es prácticamente la extremidad de terreno, hoy día, ó sea la extremidad noroeste de lo que parece la tierra firme en el lado este de la laguna de Harbor Head.

De conformidad con esto, he hecho personal inspección de este terreno, y declaro que la línea inicial de la frontera corre como sigue, á saber:

Su dirección será noreste y sureste francos, á través del banco de arena, desde el Mar Caribe hasta las aguas de la laguna de Harbor Head.

Ella pasará en su punto más próximo á trescientos (300) pies del lado noroeste de una pequeña cabaña existente ahora en aquella vecindad.

Al llegar á las aguas de la laguna de Harbor Head, la línea divisoria volverá á la izquierda, ó sea hacia el sudeste, y seguirá la orilla del agua, alrededor del Harbor, hasta que ella alcance el río propiamente dicho, por el primer canal que encuentre.

Aguas arriba de este canal, y aguas arriba del río propiamente dicho, la línea continuará subiendo como se dispone en el tratado.

Soy, Señores, muy respetuosamente su atento servidor,

E. P. ALEXANDER.

L. S., que dice: "Boundary Commission. E. P. Alexander, Engineer Arbitrator. Costa Rica. Nicaragua.²

CONTRATO PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL AL PACÍFICO.

Debido á una atención del Señor Don JOAQUÍN B. CALVO, Ministro de Costa Rica en Washington, podemos publicar los siguientes informes:

El Congreso Constitucional de la República ha aprobado el contrato sobre construcción del ferrocarril al Pacífico, celebrado el 14 de junio del corriente año entre el Secretario de Estado en el Despacho de Fomento y JOHN S. CASEMENT, ciudadano de los Estados Unidos.

A continuación se verán las bases principales del referido contrato, con las modificaciones que fueron introducidas por la Cámara.

El Señor CASEMENT se compromete á construir por la suma de \$2,898,971.43, oro americano, y á entregar en perfecto estado de servicio, una vía férrea que partiendo de la capital de la República, termine en el puerto de Tivives, en el Pacífico, incluyendo todas aquellas obras accesorias de la empresa. El material rodante será de primera clase, así como todo aquello que se emplee en la construcción del ferrocarril, y el contratista se sujetará á lo estipulado en las bases formuladas por la dirección general de obras públicas.

La calzada tendrá 4.57 metros de ancho en los cortes; 3.25 metros de ancho en los rellenos. Los rieles serán de acero Bessemer, con peso de 25 kilos por metro lineal. Los durmientes han de ser de alguna madera resistente, previa la aprobación del Gobierno, y han de medir 7 pies ingleses de largo, 6 pulgadas de alto y 9 pulgadas de ancho. Serán colocados á 0.730 metros uno de otro de centro á centro. El lastre será de arena limpia de río, arenón ó piedra resistente. Los parementos exteriores de toda obra de mampostería serán de piedra dura tallada. Los puentes serán de acero y hierro, y para cada uno de ellos se presentará al Gobierno, para su exámen y aprobación, un proyecto con el sistema de construcción que se pretenda seguir.

Las estructuras metálicas serán sometidas á pruebas escrupulosas con el objeto de demostrar su resistencia. La línea se compondrá de una sola vía de 3 pies ingleses, 6½ pulgadas entre carriles, y en las curvas será un poco más abierta. Habrá dos estaciones de término, bien construidas y con todo lo necesario para un buen servicio. Se construirá un taller en San José con las maquinarias y aparatos completos para la reparación del material rodante. Se construirá otro taller secundario en el puerto. En la capital se construirá una casa par locomotoras, con capacidad para cuatro máquinas y su correspondiente tornamesa.

Habrá 4 locomotoras mixtas, destinadas á pasajeros y carga, de 40 toneladas cada una, 2 de 28 toneladas cada una, 6 carros para pasajeros de primera clase, 6 para pasajeros de segunda clase, 20 para fletes y bagaje y 40 carros-plataforma abiertos. Las locomotoras y carros serán del sistema americano.

Se establecerá una línea telegráfica de un extremo á otro de la vía ferrea, con sus correspondientes oficinas.

El contratista se compromete á dar principio á la construcción del ferrocarril dentro de los seis meses siguientes á la fecha de la aprobación definitiva del contrato, y dentro de los treinta meses siguientes entregará al Gobierno el ferrocarril enteramente concluido, con todos sus anexos, dependencias, etc.

Como garantía del cumplimiento de este contrato, el contratista depositará en el Tesoro Nacional, dentro de los sesenta días siguientes á la aprobación definitiva de este contrato por el Congreso Constitucional, una obligación garantizada por la American Surety Company, de Nueva York, por la suma de \$30,000, oro americano ó si el Gobierno así lo prefiere, la cantidad de 30,000 colones en efectivo.

En cuanto á esta garantía del bono de \$30,000, oro americano, ó de 30,000 colones, según el caso, la perderá igualmente el contratista, sin lugar á reclamo y á beneficio exclusivo del Gobierno, en los casos siguientes: 1°. Si los trabajos no se principian dentro de los seis meses siguientes á la aprobación definitiva de este contrato por el Congreso Constitucional; 2°. Si una vez principiado los trabajos se suspendieren por un período continuado de tres meses por lo menos, siempre que dicha suspensión no se deba á caso fortuito ó de fuerza mayor debidamente comprobados.

Si el contratista no concluye el ferrocarril en el tiempo estipulado, pagará como multa la suma de \$3,000, oro americano, por cada mes de atraso hasta la conclusión definitiva de la obra. El Gobierno se compromete á poner al contratista en posesión de las fajas de tierra necesarias para la construcción de la vía, así como también de las porciones de terreno indispensables para las estaciones con sus dependencias.

El Gobierno se obliga, además, á obtener en favor del contratista el derecho de transitar por los caminos y propiedades de particulares de que le fuere indispensable hacer uso.

El contratista podrá introducir á la República, sin pagar derechos de aduana y muellaje, cuanto necesite para la construcción del ferrocarril, sujetándose á las formalidades prescritas por la ley, y los artículos que así se introduzcan, no podrán dedicarse, sin consentimiento del Gobierno, á ningun otro uso. Si el contratista

abusare de esta disposición, pagará el doble de los derechos correspondientes y perderá la franquicia de introducción. El contratista podrá introducir trabajadores de la raza blanca y, si fuere preciso, también de la raza negra y japoneses, entendiéndose respecto de estas dos últimas clases de trabajadores, que será de la obligación del contratista proveer á su salida del país, si el Gobierno así lo determina. Los trabajadores podrán introducir, libres de todo derecho fiscal, sus equipajes, entendiéndose por tales las ropas de uso y los instrumentos de su profesión ú oficio.

Para el pago al contratista el Gobierno dedicará mensualmente, á partir de la fecha en que se comenzaren dichos trabajos, la suma de 100,000 colones, la cual depositará en el Banco de Costa Rica. En el contrato se establecen todas las condiciones referentes á este particular. Si el contratista concluyere el ferrocarril antes de la fecha fijada, á satisfacción del Gobierno, este lo recibirá con todo sus anexos y dependencias, pagando en bonos al contratista ó á sus representantes legales el balance que adeude por la ejecución de este contrato.

Todas las cuestiones que se susciten con motivo de este contrato, serán resueltas por cuatro árbitros, nombrados dos por cada parte, y en caso de discordia, por un tercero, nombrado de antemano por estos. El contratista renuncia á toda intervención diplomática y se sujeta en un todo á las leyes de la República.

Este contrato no podrá ser traspasado á ninguna persona ó compañía sin prévia autorización del Gobierno, y en ningún caso á un Gobierno extranjero.

NOTA.—El Señor JOHN S. CASEMENT depositó el 21 de setiembre último el bono por valor de \$30,000, oro americano, á que se hace referencia en el contrato, como una garantía del cumplimiento de sus obligaciones.

Los trabajos de ferrocarril han comenzado ya y se les prosigue con actividad y energía.

ECUADOR.

CONTRATO PARA UN FERROCARRIL.

El Diario Oficial de la República, llamado Registro Oficial, asegura que el Gobierno del Ecuador ha celebrado últimamente un contrato con el Señor ARCHER HARMAN, de Nueva York, representante de un sindicato compuesto de capitalistas americanos,

para la construcción de un ferrocarril de Guayaquil á Quito. La carta siguiente, dirigida por el Señor HARMAN al Presidente ALFARO, basta para dar á conocer la magnitud de la obra, cuyo costo total se calcula en \$17,532,000.

Partiendo de Quito, á una altura de 9,350 pies sobre el nivel del mar, el ferrocarril llegará á Santa Rosa, á una elevación de 9,986 pies. A unas pocas millas más allá de este punto, y después de haber atravesado una región muy quebrada, la vía férrea llegará á Tambillo, 8,250 pies de altura. Después, pasando por una región igualmente quebrada y desigual, ascenderá á una elevación de 11,980 pies. De aquí, la línea descenderá otra vez hasta un lugar llamado San Miguel, que está á 8,304 pies de elevación, y de allí subirá otra vez á una altura de 9,800 pies. En seguida pasará por Ambato, que se encuentra á 8,100 pies, y de este punto pasará por la cima del Chimborazo, á una elevación de 12,300 pies. Después de esto, la línea descenderá y ascenderá alturas de 10,460 y 11,800 pies, respectivamente, hasta llegar al punto llamado Guamoto, á una elevación de 10,480 pies. El terreno que hay que atravesar, tanto ascendiendo como descendiendo, es sumamente quebrado, y será necesario en muchos lugares cruzar ríos, entre los cuales hay algunos de importancia. No tengo noticia de otro ferrocarril en el mundo en que haya que pasar por tantas y tan enormes alturas, ó sobre un terreno tan difícil y quebrado, y en el que se encuentren tantas corrientes de agua. Según mis cálculos, habrá que construir en toda esta línea 830 puentes, algunos de los cuales tendrán arcos de 500 pies de apertura.

El ferrocarril debe estar concluido dentro de seis años, contando desde la fecha en que se dé principio á los trabajos, lo cual ha de ser durante el año actual. Por la concesión, se traspasa á la compañía el ferrocarril que existe de Guayaquil al interior, y que tiene 65 millas de largo. Este formará parte de la nueva vía férrea. Como una garantía del cumplimiento de sus compromisos, la compañía deberá depositar en poder del Gobierno la cantidad de \$520,000. El ferrocarril tendrá como 650 kilómetros de largo, y cada kilómetro costará \$27,000, oro, por término medio.

MÉJICO.

INFORME SOBRE EL COMERCIO EN EL AÑO DE 1896.

Lo que hay de más notable en el comercio de Méjico durante el año de 1896, es el aumento constante que ha tenido el tráfico de aquel país con los Estados Unidos, que toman casi el 75 por ciento del total de los productos exportados. Inglaterra viene

en seguida y recibe el 16 por ciento, quedando apenas un 10 por ciento por todos los otros países. La cantidad que Méjico importó de los Estados Unidos, la cual en 1895 representó el 45 por ciento del tráfico total, ha aumentado á 52½ por ciento, ó sea \$8,262,000 en un año.

Este aumento en el valor de las importaciones se debe en parte á la disminución de la cosecha de maíz, que es el principal artículo para la alimentación de las clases pobres, y hubo que importarlo en grandes cantidades de los Estados Unidos. Aunque la cosecha de café fué mala, el valor de todo lo que se exportó fué mayor que en el año precedente, por haber aumentado notablemente la exportación de oro y plata, especialmente la de este último metal, y así es que en general el año de 1896 fué muy próspero.

El valor de las importaciones en 1896 ascendió á \$45,176,358, contra \$34,970,358 en 1895, mostrando un aumento de más de \$10,206,000, ó sea cerca de 30 por ciento. Según Mr. CARDEN, cónsul inglés en la ciudad de Méjico, se puede decir con toda seguridad, que de esta última cantidad, \$3,888,000 representan verdadero aumento en el consumo del país, y el resto, la inversión de capital extranjero en materiales para la construcción de obras públicas y para el establecimiento de empresas industriales. La importación de objetos de lujo, tales como carruajes, artículos de fantasía, joyería, comestibles de superior calidad, licores y otras cosas semejantes, muestra un aumento de cerca de \$1,701,000; la de maíz, de \$2,167,000, y ya hemos aludido á la causa que produjo este incremento: mientras que la de géneros de algodón, que tuvieron menos valor que en años ordinarios, debido á la introducción de la materia prima para la manufactura de los mismos artículos en el país, tuvo un aumento de \$972,000.

El carbón y el cok se emplean cada día más, debido al notable desarrollo de empresas industriales en el país. En 1896 la importación de aquellos artículos excedió á la de 1895 en más de 50,000 toneladas. La mayor parte de esta cantidad vino de los Estados Unidos.

La actividad con que trabajan las fábricas de tejidos de algodón en Méjico se puede calcular por sólo el hecho de que habiendo sido muy buena la cosecha de algodón en la República en 1896, la importación de esa materia prima excedió á la del año anterior en 30,000 quintales, y que dichas fábricas consumieron en todo

algo más de 470.000 quintales. En cuanto á los géneros de algodón por piezas, su valor en 1896 excedió al de 1895 en \$486.000, pero como esta clase de tejidos es la que se emplea casi exclusivamente para el vestido de la población obrera, la venta debe de haber sufrido á causa del alto precio de los productos alimenticios, y grandes existencias han permanecido en los almacenes. Para formarse una idea del consumo de esos géneros en la República, basta saber que, según los datos oficiales, la producción de las fábricas nacionales es de 260.000.000 de yardas, á lo cual hay que agregar como 60.000.000 de yardas importadas.

La importación de tejidos de lino fué por valor de \$694.330, lo que indica un aumento de \$141.305 sobre el año precedente. Por lo que hace á los géneros de lana, hubo una disminución de 12 por ciento, próximamente, lo cual se debe atribuir á lo mucho que ha mejorado la calidad de los fabricados en el país.

El aumento de las importaciones de hierro y acero en 1896 es muy notable, pues asciende á \$1.965.582, ó cerca de 70 por ciento, comparadas con las de 1895, lo cual prueba que se ha desarrollado mucha actividad en la construcción y mejora de obras útiles para el país. Como la mitad de este aumento, ó sea cerca de \$1.064.000, debe atribuirse á la importación de rieles y durmientes de acero; y el resto puede dividirse, en términos generales, de la manera siguiente: tubos de hierro, \$208.980; láminas de hierro arrugado y vigas del mismo metal para techos, \$87.480; clavos, tornillos y remaches, \$72.900; hierro en hojas, flejes y barras, \$53.460; instrumentos de agricultura, \$48.600; acero en barras para minas, \$34.120, y finalmente, artículos varios de acero y hierro, \$398.120.

La importación de maquinaria é instrumentos de agricultura muestra que ha habido un aumento de 10 por ciento sobre la de 1895. La clasificación más importante se encuentra bajo el encabezamiento de "maquinaria para agricultura y de otra clase," y aquí están comprendidas todas las máquinas empleadas en las minas, en la agricultura y en las fábricas. La importación de éstas representó en 1896 un valor de \$2.835.066, ó sean \$461.700 más que en 1895. Las máquinas de vapor, las herramientas de artesanos, las bombas, las prensas de imprimir y otras máquinas, muestran que hubo en estos artículos un valor de \$418.824 sobre el del año anterior. Se prefiere hacer venir los citados artículos

de los Estados Unidos, tanto por su calidad superior, como por que los pedidos se ejecutan con más prontitud en este país.

Hubo un aumento de \$242,524 en la importación de licores, pero la cerveza permaneció estacionaria con un valor de \$208,880. Lo probable es que dentro de pocos años, el consumo de cerveza extranjera en Méjico se verá muy reducido, porque la fabricación de este artículo ha comenzado á tomar grandes proporciones. La buena calidad de la cerveza que ahora se vende, unida á lo bajo de su precio, hace muy difícil la competencia extranjera, excepto en condiciones especiales.

La importación de productos químicos fué por valor de \$1,645,047 en 1896, contra \$1,480,368 en 1895. Á este respecto, es de notar el aumento en la importación de pinturas y colores, en lo cual se observa una diferencia de 130 por ciento.

En cuanto al papel y sus manufacturas, si se comparan las importaciones de los últimos dos años, se nota un saldo de \$262,419 á favor de 1896, y este aumento se encuentra bajo la clasificación de libros, música, papel de escribir, formas en blanco y libros de cuentas. Hubo una pequeña disminución en papel de eutapizar.

El valor de las importaciones de efectos clasificados bajo la denominación de "artículos varios," fué 43 por ciento más en 1896 que en 1895, pues las cantidades respectivas en esos dos años fueron \$18,875,947 y \$13,157,245. El artículo que figura en mayor escala es el de especias y comestibles, que aumentó de \$2,018,154 á \$5,082,920. En esta última cantidad van incluidos como \$2,187,000, valor del maíz traído de los Estados Unidos, al que se hizo referencia atrás.

La importación de madera y sus manufacturas ha aumentado notablemente, habiendo sido en 1895 por valor de \$549,584, mientras que en 1896 ascendió á \$2,054,483. Una gran parte de este aumento consistió en madera aserrada para construcciones.

Los carruajes y otros vehículos son también artículos importantes, y entre ellos se deben incluir los carros de ferrocarril, cuya importación ha crecido de \$166,324 en 1895, á \$959,494 en 1896.

Otros artículos que merecen especial mención, tanto por el valor que representan como por el aumento que ha tenido su importación, son, en el orden de su importancia, los siguientes: cemento, baldosas, ladrillos refractarios, cobre, bronce, hoja de lata, loza de barro,

cristalería y efectos de cuero, todos los cuales representaron en 1896 un valor de \$3,668,411, contra \$2,048,247 en 1895.

Hubo un cambio notable en la naturaleza de las exportaciones de Méjico en 1896, pues se observó una disminución de cerca de 50 por ciento en el café, mientras que aumentó mucho la exportación de plata y oro, así como la de palos tintórcos, cobre, madera de ebanistería y tabaco. Esto no solamente compensó la baja causada por el café, sino que fué más allá. Los datos oficiales sobre el total de las exportaciones hacen subir éstas á \$2,197,000 más que en el año anterior. Los productos de las minas constituyen, como siempre, una gran parte de las exportaciones, habiendo ascendido entre oro, plata, cobre, y plomo al 70 por ciento del total. La explotación de minas de oro ha despertado gran interés y muchas minas nuevas se están beneficiando en los estados de Oaxaca, Méjico y Sonora. Cerca de 85 por ciento de todo el oro exportado es en forma de barras, y el resto consiste en monedas pequeñas y algunos minerales auríferos, enviados en su mayor parte á San Francisco para ser allí beneficiados.

En 1896, el valor de la plata exportada de Méjico fué mucho mayor que en ningún otro año, habiendo alcanzado, al tipo medio del cambio durante este año, un valor de \$30,692,694. De esta cantidad, el 31 por ciento consistió en moneda de plata mejicana, y el 20 por ciento fué exportado en la forma de minerales y sulfuros para ser beneficiados en los Estados Unidos, Alemania é Inglaterra.

El 48 por ciento fué exportado en forma de barras, tanto de plata pura, como de las conocidas en los Estados Unidos con el nombre de plata de baja ley, ó sea plomo argentífero, tal como sale del horno de fundición y antes de ser refinado.

La industria de la fundición en Méjico ha progresada mucho en los últimos años, especialmente en cuanto al beneficio económico de minerales, y es probable que cada año será menor la cantidad de minerales enviados al extranjero. El gran desarrollo que ha tenido la explotación de minas de plata, á pesar del bajo precio de este metal en el extranjero, se debe en mucho al hecho de que enormes cantidades de minerales, que no son bastante ricos para soportar el costo tan alto de la reducción por medio del método imperfecto que se emplea en la mayor parte de las pequeñas

regiones mineras, pueden ser transportadas para su beneficio á alguno de los talleres de fundición que se encuentran en la parte central y setentrional de la República. El movimiento de carga que esto ha producido, y que asciende á varios centenares de miles de toneladas por año, ha sido de gran provecho para los ferrocarriles.

La cosecha de henequén en 1896 fué grande, y se exportaron 4,800 toneladas más que en el año precedente, pero como el precio del artículo había bajado, el valor que se obtuvo, en vez de ser más grande, fué menor.

El precio de la fibra de agave también sufrió una baja, pero esto fué más que compensado con el gran aumento en la exportación de la misma, que en 1895 fué de 3,599 toneladas, con un valor de \$291,469, y en 1896 de 7,879 toneladas, con un valor de \$368,545.

El zacatón, por otra parte, aumentó considerablemente en precio, pues de algo menos de \$131.22 la tonelada, pasó á más de \$155.52. También aumentó la cantidad exportada.

El café bajó notablemente, tanto en la cantidad producida como en su precio. El cobre subió algo, tanto en cantidad como en valor, y en cuanto los palos tintóreos, el precio fué, en lo general, mayor que en 1895, habiendo aumentado notablemente la cantidad que se exportó.

La exportación de animales vivos, aunque tres veces mayor que en 1894, fué inferior á la de 1895, pues el número total exportado en 1896 fué de 184,713, incluyendo ganado mayor, ovejas, cerdos, caballos, mulas y asnos.

El plomo ha permanecido estacionario en los dos años de que hemos hablado, salvo un pequeño aumento en su valor.

El precio de las pieles de cabra y de los cueros de buey en el mercado de Nueva York, fué algo más bajo que en 1895, y esto, junto con la gran exportación de ganado vacuno de los Estados del norte de la República, durante los últimos dos años, explica la baja en el valor de estos artículos en 1896, la cual, sin embargo, no excedió de 10 por ciento.

Aunque los informes que se tienen acerca del tabaco labrado, muestran que la cantidad exportada ha sido aproximadamente la misma durante los dos años, el gran aumento en la exportación de

tabaco en rama, que fué de 1,070,413 libras más que en el año anterior, ha dado por resultado un aumento de \$240,016, ó más de 30 por ciento en 1896, en el valor de toda la exportación de tabaco. La creciente escasez del artículo cubano está estimulando mucho la industria mejicana, y hay razones muy fuertes para esperar que dentro de dos ó tres años la exportación de tabaco aumentará considerablemente. El chicle, que necesita de muy poca preparación para ser llevado al mercado, ha atraído considerable atención en estos últimos tiempos, y la exportación en 1896 excedió á la del año precedente en 1,000,000 libras. Sin embargo, á causa de la enorme producción, el precio bajó notablemente.

El valor de las maderas de ebanistería exportadas en 1896, fué de \$478,948, contra 328,906 en 1895. El aumento ocurrió principalmente en el cedro.

La cantidad de vainilla exportada ha disminuido considerablemente, pero esta disminución ha sido compensada con la alza en el precio. Otro tanto puede decirse respecto de la exportación de frijoles.

Debido á la creciente demanda de naranjas mejicanas en los Estados Unidos, la exportación de frutas ha aumentado considerablemente, comparada con lo que fué en 1895, y unida á la del azúcar, se observa un aumento de cerca de 40 por ciento en el valor de estos artículos.

NOTA.—Los cálculos que figuran en el informe arriba citado, fueron hechos en moneda inglesa, reducida á moneda americana sobre la base de \$4.86 por libra esterlina.

PARAGUAY.

EXPORTACIÓN DE LA NUEZ DEL COCO.

El honorable JOHN STEWART, Cónsul General del Paraguay, ha enviado á esta Oficina un largo informe relativo á la exportación de la nuez del coco, mediante los esfuerzos activos del Banco Agrícola del Paraguay, institución establecida desde hace algunos años y que se dedica exclusivamente á fomentar los intereses agrícolas é industriales del país.

Se ve por este informe, que existen en el Paraguay millones de

cocoteros, cuyo valioso fruto ha comenzado á merecer aprecio hasta en estos últimos tiempos. Con el objeto de averiguar si era practicable el desarrollo de esta industria, el Banco Agrícola ofreció, en 1895, premios al que inventara la máquina más sencilla y barata para la extracción de la almendra del coco. El segundo punto que había que resolver era, el de colocar dicho producto en los mercados extranjeros en competencia con el de otros países. Los primeros ensayos tuvieron buen éxito, y se ha dado principio á la explotación de esta industria con tanta energía que parece seguro que contribuirá al desarrollo de la riqueza de este país tan poco conocido.

En el mes de abril del año corriente, se envió una remesa de cocos á una casa comercial de Lóndres, que la vendió á precios que produjeron un beneficio líquido de \$1.69, oro, por quintal. Este ensayo demuestra que el mencionado fruto podría encontrar un buen mercado en los Estados Unidos.

En un informe dirigido al Ministerio de Hacienda, el Consejo de Agricultura dice lo siguiente: "Hay elementos para que el país pueda exportar anualmente millones de libras, teniendo la seguridad de encontrarles inmediata colocación. * * * Un telegrama de una casa de Londres avisa que los cocos del Paraguay se venden en aquel mercado de £11, 5 chelines á £11, 10 chelines la tonelada, por ser muy ricos en aceite. El mercado para dicho artículo no se limita á Inglaterra solamente, pues el Cónsul de la República en Nápoles, Señor COPPIN, ha escrito por reiteradas veces al banco, ofreciendo á nombre de un fabricante de aceite italiano, hacer contrato por 10,000 toneladas anuales, más ó menos á £11 por tonelada.

"También ha pedido consignaciones y muestras del artículo nuestro Cónsul en Hamburgo, Señor WIENGREEN, creyendo que dicha ciudad ha de ser un buen mercado para el coco."

INMIGRACIÓN Y COLONIZACIÓN.

La ley de inmigración y colonización que actualmente rige en el Paraguay es substancialmente la misma que ha estado vigente desde el 7 de junio de 1881. Se le han hecho, sin embargo, algunas reformas, y, gracias á la atención del honorable JOHN STEWART, Cónsul General del Paraguay en los Estados Unidos, la Oficina

de las Repúblicas Americanas ha recibido una copia de esta ley, de la cual sacamos los siguientes datos:

En el artículo 4, que autoriza al Poder Ejecutivo para establecer colonias agrícolas en diferentes partes de la República, se declara que se ha de tener cuidado en escoger solamente aquellos terrenos que son adecuados para la agricultura, prefiriendo los que quedan en las márgenes de los ríos y á lo largo de los ferrocarriles ó en la dirección de sus prolongaciones proyectadas.

El departamento de inmigración podrá llevar del extranjero familias colonizadoras, pero éstas deben constar de tres adultos ó de cinco individuos, incluyendo á los niños, y dichos colonos deben probar que son personas de buena conducta, laboriosas y entendidas en agricultura. Las familias que se encuentran en las condiciones expresadas recibirán gratuitamente del Gobierno:

1º. El importe de pasaje desde el punto de embarque hasta el lugar de su destino.

2º. Mantención por seis meses, prorrogables por otros seis más, en caso de circunstancias extraordinarias de fuerza mayor ú otras causas debidamente justificadas, al establecerse en la colonia, así como habitación, útiles de labranza, semillas y animales para el servicio.

3º. Un lote de diez y seis cuabras cuadradas, ó sea mil doscientas áreas, cuyos títulos definitivos de propiedad se le otorgarán después de haber trabajado en él dos años consecutivos.

La ley dispone también que si algunas personas desean adquirir mayor extensión de terrenos, pueden hacerlo, bajo condiciones favorables, en subasta pública, y se estipula que dichos terrenos deben ser conservados cinco años consecutivos bajo cultivo, sin intervalo mayor de seis meses, y no podrá transferirse el derecho de propiedad sobre los lotes antes de cinco años. La tierra así vendida, queda hipotecada al pago de las anualidades. Si alguno de los colonos faltase al pago el día del vencimiento, se le acordará un plazo de seis meses, con el interés del 1 por ciento, y después de este plazo tendrá que abonar, además del interés, una multa de 1 por ciento mensual, y pasados otros seis meses, se procederá á la venta del terreno para cobrar lo que se adeudase al fisco, entregándose al colono el saldo si lo hubiese.

El colono de mala conducta, incapaz ó abandonado, podrá ser

separado de la colonia, previa indemnización de los gastos de población que hubiese hecho, siempre que no pasase de la suma de ochocientos pesos fuertes. En caso de fallecer un colono antes de cumplir los cinco años necesarios para adquirir la propiedad, ésta pasará á sus herederos legítimos, y si no los hubiere, la concesión debe ser entregada á un colono agricultor que reúna las condiciones requeridas por esta ley.

Se harán concesiones gratuitas de nuevos lotes á aquellos colonos que se hallan distinguido por su laboriosidad y aptitudes para el trabajo, pero estas concesiones no podrán exceder de dos lotes á cada persona. En orden á fomentar la colonización, el artículo 26 dice que "todo colono, dentro de los seis años de su establecimiento, tendrá derecho á una prima de diez pesos fuertes por cada mil árboles frutales que acreditare tener en los terrenos de su propiedad." Además, por el artículo 27, se exime al colono extranjero de contribución directa por el término de 10 años.

Los inmigrantes pueden introducir libres de derechos los instrumentos de agricultura, semillas, muebles de uso domestico, armas y otros objetos que traigan para su uso. Se conceden privilegios y condiciones especiales á las compañías y empresas particulares que deseen colonizar, especialmente en cuanto á la transportación de los inmigrantes, por cuenta del Estado, desde el puerto de desembarco al punto de destino.

También se hacen concesiones de terrenos á los inmigrantes agricultores que deseen establecerse en la República fuera de las colonias. Los títulos definitivos sobre estos lotes (de 8,077 piés cuadrados cada uno) serán otorgados después de que se haya trabajado en ellos por dos años consecutivos, siempre que estén cultivadas las dos terceras partes, á lo menos, del lote concedido, y tengan 100 plantas de café. Los colonos gozarán además de los siguientes privilegios: Ser alojados y mantenidos á expensas de la Nación durante los cinco días siguientes á su desembarco; ser trasladados, por cuenta de la Nación, al punto de la República donde deseen fijar su domicilio; é introducir libres de derechos las prendas de uso, muebles de servicio doméstico, instrumentos de agricultura y útiles del arte ú oficio que ejerzan, y un arma de caza por cada inmigrante adulto.

El Gobierno nombrará intendentes que posean el idioma del país y el de los habitantes de la colonia. Dichos funcionarios

pondrán en posesión á los inmigrantes de los lotes que les correspondan, velarán por la seguridad de la colonia, llevarán el censo de la misma, incluyendo datos estadísticos acerca de las condiciones agrícolas, etc., y darán á los colonos todos los informes y consejos que hayan menester.

PERÚ.

DATOS ACERCA DE LAS LEYES DE MINERÍA.

El Ministro del Perú en Lóndres, Señor Don JOSÉ CANEVARO, ha escrito últimamente una comunicación en la que interpreta las leyes que versan sobre concesiones de propiedades mineras en el Perú, de la manera siguiente:

Las leyes de minas vigentes en el Perú solamente conceden á cada minero siete pertenencias, pero una ley reciente faculta al Gobierno para otorgar, si lo tiene á bien, un número extraordinario á compañías mineras, según la importancia de éstas. En vista de que muchas personas solicitan concesiones extraordinarias y no toman posesión de las minas, el Gobierno ha resuelto, por decreto de 22 de mayo, que las personas que solicitan más de siete minas en terrenos auríferos, deben depositar de 200 á 500 soles en la Tesorería. Esta cantidad les será devuelta tan luego como se haga la escritura de concesión, y por tanto, no tiene el carácter de un impuesto, sino simplemente el de un depósito temporal. Además, los mineros que solamente toman siete minas ó menos, no hacen depósito alguno y les basta declarar, lo cual es justo, que respetarán las nuevas leyes de minas que el Congreso pueda emitir, según se establece en otro decreto supremo de la misma fecha.

DEPÓSITOS DE PETRÓLEO EN LA COSTA.

Mr. HORACE N. WILSON, de North Cambridge, Mass., ha dirigido á esta Oficina una comunicación acerca de este asunto. Este caballero acaba de regresar de la costa setentrional del Perú, donde se encuentran los depósitos de petróleo.

Segun la opinión de Mr. WILSON, hay en la actualidad más de noventa fuentes de petróleo en explotación en el distrito de Zorritos, y todas prometen mucho. La producción es mayor ahora que en cualquiera otra de las épocas pasadas, y el petróleo se exporta tanto para el norte como para el sur, surtiendo de dicho artículo los mercados del Ecuador, del Perú y de Chile. El producto es de superior calidad, y se prepara en los talleres un aceite refinado muy bueno para alumbrar. Los vapores costaneros

y las locomotoras en algunos de los ferrocarriles del Perú usan dicho petróleo como combustible.

VENEZUELA.

MUELLAJE EN MARACAIBO.

El Cónsul de los Estados Unidos, Mr. E. H. PLUMACHER, ha informado al Departamento de Estado de que los muelles de Maracaibo están terminados, y de que el edificio de la aduana se halla casi concluido. El Cónsul mandó una copia de la nueva tarifa de porte, etc., en Maracaibo, la cual es como sigue:

Importación.—Por recibir en el muelle, conducir á la aduana, arrumar en sus depósitos, trasladar de ellos al salón de reconocimientos, pesar y reconocer en él, llevar á los almacenes del comercio y arrumar allí las mercaderías, frutos, productos y demás efectos procedentes de puertos extranjeros y de puertos venezolanos que estén fuera del Lago de Maracaibo, 1 bolívar y 25 céntimos par cada 100 kilogramos de peso bruto.

Por recibir y despachar en el muelle, conducir á los almacenes del comercio y arrumar allí las mercaderías, frutos, productos y demás efectos procedentes de los puertos del Lago de Maracaibo y de los ríos que desembocan en él, 65 céntimos de bolívar por cada 100 kilogramos de peso bruto.

Exportación.—Por recibir en los almacenes del comercio, conducir al muelle y pesar y arrumar allí las mercaderías, frutos, productos y demás efectos destinados á puertos extranjeros y á puertos venezolanos de dentro y fuera del Lago de Maracaibo, 65 céntimos de bolívar por cada 100 kilogramos de peso bruto.

Importación de tránsito para Colombia.—Por recibir en el muelle, conducir á la aduana, pesar y reconocer en ella y arrumar en sus depósitos de tránsito las mercaderías, frutos, productos y demás efectos, cualquiera que sea su procedencia, 90 céntimos de bolívar por cada 100 kilogramos de peso bruto.

Por conducir de los depósitos de tránsito de la aduana al muelle y arrumar allí los mismos efectos arriba mencionados, 30 céntimos de bolívar por cada 100 kilogramos de peso bruto.

Equipajes.—Por recibir en el muelle, conducir á la aduana, despachar en ella y llevar al domicilio del dueño los bultos de equipaje que se importen, así:

	Bolívares.
Por cada bulto que pese hasta 20 kilogramos.....	0.50
Por cada bulto que pese de 21 á 70 kilogramos.....	1.00
Por cada bulto que pese de 71 á 100 kilogramos.....	2.00

Los bultos que pesen más de 100 kilogramos pagarán cincuenta céntimos de bolívar por cada 50 kilogramos de exceso. Todos pesos brutos.

Los precios indicados son por los equipajes que se lleven á casas que estén en la parte céntrica de la ciudad; y cuando deban ser conducidos á lugares más distantes, se ajustará con el dueño el valor del acarreo.

Cuando por conveniencia de los dueños ó consignatarios no sea la caleta la que acarree los cargamentos que se importen ó se exporten y los equipajes que se importen una vez despachados por la aduana, la caleta cobrará la mitad del acarreo correspondiente.

Cuando por conveniencia de los dueños ó consignatarios, y con anuencia del Gobierno Nacional ó de la aduana, se efectúen trasbordos de mercaderías, frutos, productos y demás efectos, la caleta cobrará la mitad del impuesto respectivo. Se exceptúan los frutos menores, las maderas en bruto, los cuernos, los huesos, las pezuñas y las cortezas, semillas y maderas de tinte.

Los dueños, consignatarios y embarcadores de maderas, cortezas y semillas de tinte, de frutos menores, de maderas en bruto, de cuernos, de pezuñas y de huesos, que se importen de las costas del lago de Maracaibo y de los ríos que desembocan en él, y que se exporten para el extranjero y para puertos venezolanos de dentro y fuera del lago de Maracaibo, quedan en libertad de hacer ó no hacer uso de la caleta para el acarreo de dichos artículos.

Cuando la caleta haga algún trabajo que no sea de los estipulados en esta tarifa, el precio de él será ajustado previamente, entre el interesado y el administrador de la caleta.

Para evitar las dificultades en la liquidación y contabilidad, toda importación ó exportación menor de 100 kilos se cobrará como de 100 kilos.

PRODUCTOS AGRÍCOLAS.

La siguiente información relativa á las riquezas agrícolas de Venezuela, ha sido tomada de un informe del vice-Cónsul francés en Caracas, publicado en un número del *Moniteur Officiel*, de fecha reciente.

Venezuela produce una clase de vainilla silvestre, llamada "vainilla lutescens," pero la que generalmente se conoce en el comercio es la aromática, "vainilla planifolia." El cultivo de esta planta no ha sido fomentado todavía en gran escala. La vainilla de Venezuela, lo mismo que la de Méjico, crece muy bien en los ricos terrenos vegetales de los estados de Falcón, Lara, Bolívar, Bermúdez y Zamora. Los datos estadísticos oficiales no hacen referencia á la cantidad exportada ni á la producción del país.

La sarrapia ó haba tonga se encuentra silvestre en casi todos los bosques bañados por el Orinoco ó sus afluentes. El arbusto que produce ésta fruta se llama "dipterigx odorata" y empieza á dar al tercer año; las semillas, que son largas y negras cuando están secas, tienen un perfume especial muy oloroso, y algunas personas las usan para comunicar fragancia al tabaco. Casi toda la cosecha de sarrapia de Venezuela se exporta por Ciudad-Bolívar á Ham-

burgo y á Nueva York. Durante el año económico de 1895 á 1896, se exportaron 2,629 fardos, con peso de 211,319 kilogramos, y con un valor de 1,415,668 bolívares.*

El procedimiento generalmente adoptado para recoger las habas tongas ha ocasionado la destrucción de las plantas, y el Gobierno se ha visto obligado á tomar precauciones para proteger los "sarrapiales" sembrados en sus terrenos. Últimamente se han otorgado concesiones de terrenos públicos en el distrito de Caura, para el cultivo de dicha planta.

El extracto resinoso de copaiba se saca de la "copaifera officinalis," conocida aquí con el nombre de "cambima" ó "cambimba." Sale del árbol en la forma de un aceite negro de un olor muy agradable. Este árbol se encuentra silvestre en los bosques del Orinoco, en los de la parte oriental de Venezuela y á orillas de las lagunas formadas por el lago de Maracaibo. La exportación del aceite de copaiba ascendió, de 1895 á 1896, á 17,716 kilogramos, con un valor de 43,220 bolívares. Más de una tercera parte fué enviada á los Estados Unidos.

La goma elástica abunda en los bosques de la parte oriental de Venezuela y principalmente en las grandes florestas del Orinoco. La extracción de la goma elástica, que hasta ahora se ha hecho de una manera primitiva, ocasiona la rápida destrucción de esta fuente natural de riqueza, y el Gobierno ha tenido que adoptar medidas muy estrictas para la preservación de los árboles, y en la actualidad se extrae el fluido sin destruirlos.

La goma elástica más valiosa es aquélla en cuya composición entra el jugo de la "hevea brasiliensis" y del "mimusopo globosa." Estas dos especies abundan en los bosques de Venezuela. Estos productos, así como otros que se encuentran en el país, cerca de la frontera del Brazil, tales como las fibras de palmas usadas para hacer escobas, y las nueces del Río Negro, con frecuencia llamadas nueces brasileñas, se consideran indígenas de este país y se exportan por el puerto de Pará. En 1895 y 1896 la cantidad de goma elástica exportada por Ciudad Bolívar y por Maturín ascendió á 65,332 kilogramos, con un valor de 324,041 bolívares. Según el informe del Ministro de Hacienda, correspondiente á 1897, se exportaron también 143,323 kilogramos de gutapercha, con un

*El bolívar vale como 20 centavos.

valor de 179,688 bolívares. Las incisiones pueden comenzar á hacerse en los árboles que producen la goma elástica cuando tienen tres años de edad. El número de estos árboles en Venezuela no se puede calcular ni aproximadamente. Lo que cada uno produce varía considerablemente, pero no pasa de una libra.

Á fin de contestar de antemano las numerosas preguntas que dirigen las personas que desean dedicarse á esta industria, conviene manifestar que á los trabajadores se les paga en el país de tres á cuatro bolívares al día. Tratándose de la goma elástica y de las habas tongas, no se acostumbra trabajar á jornal, sino que á cada peón se le paga según la cantidad y calidad de los productos que recoge. Durante la cosecha, muchos de los habitantes de las aldeas alrededor de Ciudad Bolívar y de Maturín, se van á los bosques y permanecen allí por algún tiempo. Después regresan á las poblaciones para limpiar y vender los frutos que han recogido.

COMERCIO MISCELÁNEO

REPÚBLICA ARGENTINA.

Exportaciones Agrícolas. Si se comparan las exportaciones de la República Argentina durante el primer semestre del año de 1897 con las del período correspondiente de 1896, se observará un aumento considerable en el valor de las mismas, tratándose de algunos artículos, tales como lana, heno, carne de vaca y carnero conservados en hielo. La lana exportada en 1896 ascendió á 127,357 toneladas; en 1897, á 143,851 toneladas, lo cual representa un aumento de 16,494 toneladas, valoradas en \$3,516,619. El heno aumentó de 57,286 toneladas en 1896, á 62,456 toneladas en 1897. Este aumento de 5,170 toneladas representa un valor de \$60,027. En la carne de vaca y en el carnero conservados en hielo, el aumento fué de 569 y 142 toneladas, respectivamente.

Cosechas Futuras. Los últimos informes fidedignos que se han recibido acerca de las cosechas en la República Argentina, son muy halagadores. Los temores que se abrigan á causa de la sequía y de las langostas, que ocasionaron muchas pérdidas en el país durante el último año, han pasado, y lo único que ahora que se teme son las heladas. Se cree que este peligro no es inminente, debido á que los cereales han crecido ya bastante. Se ha sembrado de trigo, maíz, y linaza un área extraordinariamente grande: 1,000,000 hectáreas en la provincia de Santa Fé, 370,000 en la de Buenos Aires, 290,000 en la de Córdoba, 220,000 en la de Entre Ríos, y en otras provincias 120,000, lo cual da un total de 2,000,000 hectáreas. Se calcula que se recogerán 20,000,000 de hectolitros de trigo. Deduciendo lo que se consume en el país y

lo que se deja para la siembra, quedan para la exportación 1,000,000 de toneladas, con un valor de cerca de 7,000,000 de libras esterlinas. Se considera que la linaza producirá como 2,000,000 de libras esterlinas.

NOTE.—Un hectólitro equivale á 2.838 bushels, y una hectárea á 2.471 ácrés.

BRASIL.

Exportación de Goma Elástica. Se anuncia oficialmente que la exportación de goma elástica de la región del Amazonas, ascendió, en el mes de agosto último, á 1,800,456 kilogramos. Cerca de la tercera parte de esta cantidad (636,258 kilogramos) fué enviada á los Estados Unidos, y 372,200 kilogramos fueron remitidos á puertos europeos.

CHILE.

Fábrica de Clavos y de Alambre. Por informes recibidos recientemente de Valparaíso, se sabe que un representante de un sindicato francés se encuentra ahora en Chile, con el objeto de establecer en aquella ciudad una fábrica, en gran escala, de clavos y de alambre.

Circunstancias Favorables para la Industria. En un informe que ultimamente dirigió á su Gobierno el encargado de negocios de Francia en Santiago, indica cuales son las industrias que en Chile reportarían ganancias á los que á ellas se dedicaran. Dice que la fabricación de tejidos, la de ropa, calzado y productos alimenticios, así como la manufactura de artículos de hierro, de cuero y de plata, presentan grandes ventajas al capital extranjero.

MÉJICO.

Valor de las Importaciones. El Ministro de Hacienda del Gobierno mejicano, Señor LIMANTOUR, ha emitido una circular sobre el valor de las mercancías que están para introducirse en Méjico, basando el cálculo en las facturas consulares. Se excita á los cónsules para que envíen al Ministerio un informe sobre el valor de las mercancías y acerca de la reducción en los precios que se supone ha sido hecha en las facturas. Se avisa á los comerciantes que envían mercancías á este país, que el sistema de presentar los precios como menores de lo que realmente son, aprovecha de poco á los consignatarios, porque los derechos de importación no se cobran ad valorem.

Desarrollo Agrícola é Industrial. La cosecha de algodón en Méjico para 1897 ha sido calculada por el Cónsul SIMMONS, residente en Piedras Negras, en 5,000 kilos, y avisa que las de maíz, trigo y frijoles serán también buenas. Los depósitos de carbón de la república se explotan con actividad, y esta industria progresa mucho. La Compañía Carbonera de Fuente saca como 15,000 toneladas al mes y la de Alamo y Coahuila, como 30,000. Estas corporaciones han estado surtiendo de carbón á la compañía del ferrocarril Southern Pacific y ahora venden también á las vías férreas del Pacífico, que están al oeste de El Paso. Dichas compañías carboneras son compuestas de americanos, y el capital invertido en las minas es también americano. Los productos

de los Estados Unidos han aumentado de precio, y algunos de los comerciantes de aquí envían del interior harina, frijoles y azúcar.

Agencia Comercial. El Presidente DIAZ y el Ministro LIMANTOUR han otorgado una concesión para el establecimiento de una agencia comercial en Méjico bajo auspicios americanos. El Cónsul DONNELLY, que es quien informa el Departamento de Estado de este importante acontecimiento, ha dado al asunto su cooperación y apoyo sincero, por considerarlo como un medio de fomentar las relaciones comerciales entre Méjico y los Estados Unidos. La concesión ha sido otorgada al Señor FRANCIS B. PURDIE, representante de la Agencia Mercantil de R. G. DUNN & Co., de los Estados Unidos. Dicha agencia tiene ya corresponsales en todas las ciudades importantes de la república y estará lista para dar principio á sus negocios en una ó dos semanas. Una estipulación importante de la concesión es que en ninguna circunstancia el Gobierno mejicano podrá exigir á la agencia que haga conocer la fuente de sus informes.

Explotación de Minas de Oro en Yaqui. Mineros de experiencia dicen que para obtener buen éxito en la explotación de minas en la región de Yaqui, es preciso proceder, respecto de ciertos puntos, de una manera muy diferente de lo que generalmente se cree. En primer lugar, hay que obtener del Gobierno el terreno, lo cual exige algunos gastos. Se comienza por denunciar la mina ante el funcionario correspondiente, el que recibe por esto cierto honorario. También hay una tarifa establecida para lo que hay que pagar al ingeniero que deslinda el terreno, y luego que el deslinde se ha aceptado y el título de la propiedad ha sido otorgado, el solicitante paga \$10 por cada pertenencia.* Este pago debe seguir haciéndose cada año, ó el derecho se pierde. Los placeres no se pueden beneficiar por medio de arsesas de movimiento, sino que es necesario emplear grandes cantidades de agua para mover los enormes pedazos de tierra que contienen oro, y para esta operación hidráulica hay que disponer de maquinaria perfeccionada y costosa. Si se reúne un capital considerable, se pueden encontrar espléndidas oportunidades en esta región, pero los que solo pueden invertir pequeñas cantidades, encontrarán obstáculos inesperados en el desarrollo de sus proyectos.

NICARAUGA.

El Ferrocarril Nacional. El Señor PAUL WEISKE, Cónsul de los Estados Unidos en Managua, ha informado últimamente al Departamento de Estado del hecho de que el Gobierno de Nicaragua desea vender el Ferrocarril Nacional de la República. Con este objeto se ha presentado á la Asamblea Nacional un proyecto de ley, preparado por el Presidente ZELAYA y el Ministro MAYUS, y parece que indudablemente será aprobado. Al referirse al dicho asunto, el Señor WEISKE manifiesta que es esa una buena oportunidad para el capital y los intereses americanos, y da algunos informes acerca de la situación económica del mencionado ferrocarril. La vía está hipotecada en Inglaterra á los tenedores de bonos de la deuda nacional por la suma de £285,000. El interés sobre esta cantidad se paga con los derechos de exportación impuestos al café. En

* Una pertenencia es un área que mide 100 metros por cada lado.

1896 las entradas del ferrocarril ascendieron á \$400,000, plata, y los gastos fueron \$310,000 para mantenerlo en servicio. Esta cantidad fué mayor que la que ordinariamente se gasta, debido á las grandes mejoras que se hicieron. La vía ferrea va de Granada á Managua, capital de la República; de allí se atraviesa el lago de Managua hasta un punto llamado Monotombo, donde empieza la otra sección del ferrocarril, que va hasta Corinto. La distancia total es 122 millas.

PERÚ.

La Región de Perené. Según los informes obtenidos por un viajero que estuvo últimamente en el Perú, la región de Perené excede en riqueza á cuanto la imaginación puede concebir, y ofrece al inmigrante inmensos bosques donde se hallan maderas muy valiosas y excelentes terrenos para el cultivo del café. Un cálculo hecho acerca de la industria de café, demuestra que, invirtiendo de 38,000 á 40,000 soles para establecer el negocio, y con un gasto adicional de 3,100 soles para la explotación, se puede obtener una ganancia neta de 4,910 soles. El café de Perené obtiene un precio más alto que el de Chanchamayo en el mercado de Lóndres, donde el precio de este artículo varía en general de 22 á 110 chelines. El número total de cafetos en esta región es de 1,305,000, y la cosecha se está recogiendo ahora.

NOTA.—El sol equivale en moneda de los Estados Unidos á 0.412 centavos.

Entradas Producidas por el Impuesto Sobre la Sal. El impuesto sobre la sal, cuyo producto se dedica al rescate de las provincias de Tacna y Arica, ascendió durante los once meses que transcurrieron desde el 1 de agosto de 1896 hasta el 30 de junio de 1897, á la suma de 458,678 soles. Después de deducir los gastos de administración, quedan aún 288,819 soles. El Gobierno espera recibir durante el año de 1897, la cantidad de 400,000 soles. La ley que creó este impuesto fué promulgada el 11 de enero de 1896.

ESTADOS UNIDOS.

Se Exime del Pago de los Derechos de Tonelaje á los Navios Mejicanos. El 12 de noviembre de 1897, el Presidente de los Estados Unidos expidió un decreto por el cual exime del pago de derechos de tonelaje, impuestos por los Estatutos Revisados de los Estados Unidos, á los buques de vela y á los vapores mejicanos que vengán en lastre, con el objeto de pescar en las costas de los Estados Unidos, ó para llevar pasajeros y malas, ó para cargar ganado, maderas ú otros productos de los Estados Unidos, y que entren á los puertos abiertos al comercio á fin de ser de allí despachados á su destino.

VENEZUELA.

Manteca y Mantequilla. Según una comunicación recibida en el Departamento de Estado del Cónsul PROSKAUER, residente en Puerto Cabello, y en la cual informa acerca de la introducción de manteca y mantequilla de los Estados Unidos en Venezuela, se ve que el tráfico en estos artícu-

los no recibe la atención que merece. Calcula aquel empleado que de un total de 83,276 kilos importados desde el 30 de junio de 1896 hasta el 30 de julio de 1897, solamente 17,866 kilos fueron de los Estados Unidos. Se consume en gran cantidad la mantequilla danesa, que es lo único que se importa de Dinamarca, pero como se la embarca en Hamburgo, figura como producto alemán. Su precio es de 34½ á 40 centavos por libra, y es muy apreciada por lo bien empaquetada que llega. Desgraciadamente, la mantequilla de los Estados Unidos tiene mala reputación en Venezuela, por ir mal empacada y por errores en las facturas. El Cónsul PROSKAUER opina que esto ha motivado las medidas restrictivas sobre exámenes químicos á fin de comprobar la pureza de la mantequilla. Las regulaciones acerca de este particular fueron publicadas íntegras en la página 764 del Boletín de noviembre. Las infracciones de esta ley con el objeto de introducir como pura mantequilla que no le es, no solo se castigará con la confiscación del artículo, sino con el pago de derechos dobles. Gran cantidad de la manteca de puerco que se usa en la República entra por Puerto Cabello, y se calcula que en el año fiscal de 1896 á 1897 pasaron por aquella aduana 500,117 kilogramos. Este artículo proveniente de los Estados Unidos se encuentra bajo la misma condición que la mantequilla, y á pesar de los deseos que hay por parte de las autoridades de fomentar nuestro tráfico, nada se puede conseguir sino cooperan concienzudamente los exportadores.

**Exportación de Ganado
Vacuno**

El periódico *The Panama Star and Herald* asegura que una casa brasileña de la ciudad de Pará ha enviado últimamente un representante á Caracas con el objeto de establecer con regularidad la exportación de ganado venezolano al Brasil. Se dice que este agente ha contratado cargamentos mensuales de 800 cabezas de ganado, que deben exportarse alternativamente por Puerto Cabello y por el distrito del Orinoco. Hasta la fecha, la mencionada casa había comprado ganado en la República Argentina, pero es obvio que ganará con el cambio, si se compara la distancia que hay de los puertos argentinos á Pará, en la cual se gastan treinta días de viaje, con la que hay á Puerto Cabello adonde se llega en seis ú ocho días. La casa referida tiene dos vapores equipados especialmente para la transportación de animales. El *Star and Herald* añade: "Se cree con razón que Venezuela, especialmente el distrito de Aragua, será la fuente de donde la parte norte del Brasil y las Antillas reciban todo su ganado en porvenir no lejano."

El Cónsul PLUMACHER ha escrito de Maracaibo con fechas 8 y 10 de octubre, y ha enviado copias de un decreto del Ministerio de Hacienda en que se dan las clasificaciones de algunos productos extranjeros que se introducen en Venezuela y que hasta ahora habían sido excluidos. Los géneros de algodón mezclados con seda artificial, los tejidos de ramie, y los de algodón mezclado con ramie, figuran en la clase 7', y pagan 5 bolívares por kilogramo (96½ centavos por 2.2046 libras). Los minerales que se emplean en la preparación de gas acetileno aparecen en la clase 7', y son libres de derecho. El tabaco y los cigarillos pagan 4 bolívares por kilogramo, lo que equivale á 77.2 centavos por 2.2046 libras, y los géneros afelpados usados para toallas y sobrecamas, se encuentran en la clase 5ª y pagan 24 centavos por 2.2046 libras.

Agricultores en Venezuela. El Cónsul PROSKAUER, en una comunicación reciente al Departamento de Estado, dice que Venezuela ofrece mayores ventajas á los agricultores americanos que á cualquiera otra clase de personas. Al expresar esta opinión, aconseja á los agricultores que deseen trasladarse á Venezuela, que no vayan solos ó simplemente acompañados de sus familias, sino que formen pequeñas colonias con comunidad de intereses. Habla con entusiasmo de la salubridad del clima y de lo fértil del suelo, y sostiene que en la vecindad de Puerto Cabello se obtienen tres cosechas al año por término medio, las que varían según la altura á que se hallan los terrenos. El cacao, el café y los cocos crecen en las regiones bajas, el tabaco en las que se encuentran á una elevación media y el trigo en las más altas.

Cultivo del Henequén. Mucho interés se ha desarrollado últimamente en Venezuela relativamente al cultivo del henequén, y los agricultores sostienen que han producido una planta que da fibra más fina y por consiguiente más valiosa que el artículo méjicano. Para la explotación de esta industria se ha introducido en el país maquinaria moderna de la clase más perfecta, y así se ahorra el costo de transportación de la materia prima, al mismo tiempo que se aprovecha lo barato del trabajo. Como el consumo en el mundo de este artículo se calcula en 2,000,000 de toneladas al año, con un valor de \$110 la tonelada, por término medio en los mercados europeos, es evidente que este tráfico es de mucha importancia.

EL RAMIÉ.

Su Cultivo y Manufacturas. Debido á la excesiva producción y consiguiente bajo precio del azúcar de caña, los agricultores de la América del Sur y las Antillas se han visto en la necesidad de buscar una nueva industria á que dedicar con más provecho sus trabajos y sus terrenos, y en tales circunstancias se les ha presentado el cultivo del ramié.

Vastos experimentos han demostrado que esta planta puede darse en abundancia y á muy pequeño costo en varias partes de Méjico, América Central y del Sur. Hasta el presente, la producción del ramié, en una escala proporcional á su valor y rendimiento probable, ha sido obstaculizado por la falta de maquinaria apropiada al descortezamiento y desgome de la fibra, de modo que pudiera competir con la fibra preparada á mano, importada de la China. Experimentos concluyentes llevados á cabo en la Isla de Jamaica recientemente, han mostrado que la máquina de Mr. MACDONALD realiza aquellas operaciones de manera satisfactoria.

Según el Gleaner, periódico que se publica en Kingston, se ha organizado una compañía bajo el título de "Jamaica Fibre Company, Limited," cuyo objeto es cultivar el ramié en grande escala y preparar la fibra para el mercado.

Los nombres que figuran á la cabeza de esta asociación, según el Gleaner, son sobrada garantía del éxito de la empresa.

BOLETIM MENSAL

DA

SECRETARIA DAS REPUBLICAS AMERICANAS

UNIAO INTERNACIONAL DAS REPUBLICAS AMERICANAS

Vol. V.

DEZEMBRO DE 1897.

No. 6.

RELAÇÕES COMMERCIAES ENTRE OS PAIZES AMERICANOS.—VI.*

A COSTA OCCIDENTAL DA AMERICA DO SUL.

NO BOLETIM do mez de Novembro, mostrou-se que o desenvolvimento commercial da costa septentrional da America do Sul, era influenciado pelas mesmas condições que, em maior ou menor gráo, são applicaveis ao Mexico, á America Central e ás Antilhas. A situação geographica destes paizes os pôe em communicações mais estreitas com os Estados Unidos do que com qualquer nação europea, e as unicas vantagens que a Grã Bretanha, a Allemanha e a França, por exemplo podem obter na concorrência com os Estados Unidos são puramente artificiaes, e se reduzem a um estudo mais cuidadoso de certos mercados, a fretes mais baratos, a creditos mais longos e a facilidades bancarias melhor organisadas. Não é assim quanto á costa occidental da America do Sul. Os fretes dispendiosos através do isthmo de Panama e a inconveniencia e custo do transporte de mercadorias para os navios de cabotagem, contribuem para tornar a viagem da Europa por via do Cabo Horn mais barata do que a da costa do Atlantico dos Estados Unidos por via de Panama. Este facto dá outro

* O primeiro artigo desta serie foi publicado no BOLETIM de Julho de 1897.

argumento poderoso em favor da construcção do Canal de Nicaragua sob auspícios americanos.

Ha tres portos importantes na costa occidental da America do Sul, a saber: Guayaquil no Equador, Calláo no Peru, e Valparaiso no Chile. As distancias que seriam economisadas pelos vapores que navegassem de Nova York para estes portos por via do Canal do isthmo, comparadas com as por via do Cabo Horn, como se mostrou no mappa do Canal de Nicaragua publicado no Boletim Mensal de Setembro ultimo, são as seguintes: a Guayaquil, 7.073 milhas: a Callao, 5.896 milhas: a Valparaiso, 3.426 milhas. As distancias que seriam economisadas pelos navios a vela, são muito maiores porque, dando a volta ao Cabo Horn, têm de fazer uma viagem mais comprida do que os vapores. A extremidade oriental do Canal de Nicaragua sendo de 2.000 a 3.000 milhas mais proxima a Nova York que a Liverpool, Hamburgo ou ao Havre, a construcção do canal daria grande vantagem aos Estados Unidos na concorrência para o trafico da parte occidental da America do Sul. Agora a distancia de Nova York e Liverpool (por via do Cabo Horn) a Guayaquil, Calláo, e Valparaiso é quasi a mesma.

As republicas da America do Sul que estão situadas na costa do Pacifico ou adjacentes a ella, são a Bolivia, o Chile, a Columbia, o Equador e o Peru. Já tratou-se da Republica de Columbia no artigo desta serie intitulado "A Costa Septentrional da America do Sul," que foi publicado no BOLETIM de Novembro, devido ao facto de que seus principaes portos e centros commerciaes se encontram naquella parte do seu territorio contiguo ao Mar das Antilhas. Com a excepção do Peru, todas estas republicas foram descriptas no primeiro volume do DIRECTORIO COMMERCIAL DAS REPUBLICAS AMERICANAS, que acaba de ser publicado. Está-se preparando este livro com tanto trabalho e cuidado que deve fazel-o considerar como autoridade em todo o mundo ao tratar-se do commercio latino-americano. Nesta obra se dá uma descripção circunstanciada do seu trafico e industrias, segundo os relatorios officiaes mais recentes, junto com uma grande variedade de dados bem aproveitados relativos aos costumes e condições commerciaes, tarifas, regulamentos de portos, leis de patente, systemas bancarios e monetarios, facilidades de transporte, direitos de estrangeiros, etc. Os seus recursos naturaes mostram-se immensos, e até

agora tão pouco desenvolvidos que offerecem grande proveito a capitães e empresas logo que estes conhecerem sua importancia.

O trafico dos Estados Unidos com a costa occidental da America do Sul durante os ultimos dous annos fiscaes findos a 30 de Junho de 1897, vê-se pelas tabellas seguintes publicadas pela Repartição de Estatística do Ministerio da Fazenda dos Estados Unidos, como segue.

A costa occidental da America do Sul.

	Importação.		Exportação.	
	1896.	1897.	1896.	1897.
	<i>Dollars.</i>	<i>Dollars.</i>	<i>Dollars.</i>	<i>Dollars.</i>
Bolivia			21,907	7,787
Chile	4,799,017	3,792,434	3,431,898	2,578,911
Equador	703,643	566,526	689,416	734,865
Peru	712,696	722,089	999,381	1,108,436
Total	6,185,356	5,081,049	5,142,512	4,430,002

America do Sul.

Total	108,828,462	107,389,000	36,297,671	33,768,495
-------------	-------------	-------------	------------	------------

Da tabella precedente pode-se ver que o trafico dos Estados Unidos com esta parte da America do Sul faz uma pequena parte do total do trafico com este continente. Tambem é de lamentar que a totalidade das importações destas Republicas nos Estados Unidos e das exportações dos Estados Unidos para ellas diminuiram muito durante o anno passado. Esta diminuição foi quasi inteiramente no trafico com o Chile, montando a \$900,000 nas importações, e a \$852,000 nas exportações. No Equador, ao passo que houve uma diminuição de \$200,000 nas importações dos Estados Unidos, as exportações deste paiz mostram um augmento de cerca de \$50,000. O Peru, ao contrario, mostra um augmento nas importações e exportações, quanto ao trafico dos Estados Unidos. Este paiz comprou do Peru no anno corrente, \$10,000 mais de mercadorias que em 1896, e suas vendas augmentaram em \$109,000. Não se pode duvidar que a conclusão do Canal de Nicaragua, assegurando aos commerciantes dos Estados Unidos transportes mais rapidos e fretes mais baratos do que seus concur-

rentes europeos poderiam obter, seria seguida promptamente de um grande augmento de importações e exportações.

Todas estas republicas offerecem mercados promettedores para as manufacturas dos Estados Unidos, especialmente para as machinas de mineração, instrumentos agricolas, tecidos, roupa feita, botas e sapatos, drogas e remedios patenteados, e uma grande variedade de outros artigos, mas as difficuldades e o custo dos transportes, junto com o costume por muitas gerações de commerciar com os paizes europeos, continuam a desviar a maior parte do trafico da America do Sul para a Grã Bretanha, Allemanha e França. Tomemos, por exemplo, a Bolivia, que apezar de rica em uma grande variedade de productos, que se consomem nos Estados Unidos, este paiz nada importou d'alli nos annos de 1896 e 1897. Naturalmente, as exportações dos Estados Unidos para a Bolivia são de pouca importancia, montando a \$21,907 em 1896, e a \$7,787 em 1897. Mas a Bolivia consome grandes quantidades de tecidos de algodão e de lã, ferragens, artigos de phantasia, mobilia, etc., e produz grandes quantidades de borracha (parte da qual se vende nos mercados dos Estados Unidos como borracha do Brazil), cacáo, café, quina, lã, couros e pelles, prata, cobre e estanho. As riquezas mineraes da Bolivia são grandes.

Suas minas de prata figuram entre as mais ricas do mundo, e apezar de grandes difficuldades de transporte, por causa da natureza montanhosa do paiz e da falta de estradas de ferro, têm sido exploradas com bom exito. Tendo uma area de cerca de 780,000 milhas quadradas, com terras muito variadas e ricas em mineraes e madeiras valiosas, e offerecendo vastos campos fertis para a cultura do café, cacáo, tabaco, e outros productos tropicaes e semi-tropicaes, que encontram bom mercado em toda a parte, a Bolivia tem uma população menor de 2,500,000. Este facto basta para mostrar as possibilidades que esperam capitaes e emprezas, e o campo promettedor que a Bolivia offerece para o desenvolvimento das industrias e do commercio. A Allemanha comprehendeu ha muito tempo as possibilidades do paiz, e agora influe poderosamente no seu commercio de exportação e importação, com prejuizo, de certo, dos Estados Unidos e todos os outros paizes.

O Equador apresenta a mesma condição que a Bolivia nas suas relações com os Estados Unidos, mas o commercio já estabelecido

é consideravel, montando no anno passado a \$566,526 nas exportações para os Estados Unidos, e a \$734,868 nas suas importações. Mas o Equador, como a Bolivia é um paiz pouco desenvolvido a respeito dos Estados Unidos, não obstante os grandes recursos naturaes, e procura de muitas classes de manufacturas, que o exportador europeu está sempre prompto a supprir. Como a Bolivia, é rico em mineraes e deficiente em facilidades de transporte, possuindo uma só via-férrea. Encontram-se ouro, prata, cobre, ferro, chumbo e carvão de pedra em toda parte do paiz e o petroleo abunda na costa perto de Guayaquil. A grande variedade do solo e do clima abre muito campo para a cultura dos productos agricolas, incluindo o cacáo, canna de assucar, algodão, arroz, tabaco e fructos tropicaes, bem assim como os cereaes e legumes da zona temperada.

Os mattos produzem em abundancia quina, páos de tinturaria, gomma elastica e valiosas madeiras. Apesar dos incentivos que se offerecem ao commercio, as importações dos Estados Unidos têm diminuido de \$816,484 em 1894 a \$566,526 em 1897. As exportações para os Estados Unidos tambem têm diminuido de \$761,198 em 1894 a \$734,868 em 1897. É preciso confessar que o commercio do Equador com os Estados Unidos durante os ultimos annos é pouco animador, mas a diminuição é devida provavelmente ao facto de que não se têm aproveitado as circumstancias existentes e não a que o Equador prefera negociar com as nações europeas. Aqui, como em toda parte da America do Sul, o commercio com os Estados Unidos sómente poderá ser desenvolvido quando, depois de um estudo cuidadoso das condições locaes, se introduzirem o capital e o espirito de empreza americanos. Os Estados Unidos tomam o primeiro lugar na introdução de ferragens, fechaduras, pregos, instrumentos, etc., assim como generos de algodão, cereaes, banha, viveres, oleo de caroço de algodão, malt e lupulo para cerveja. Sem duvida esta lista podia ser muito augmentada si fizermos esforços semelhantes aos que fazem os exportadores europeos.

O Chile differe da Bolivia e do Equador em que possui mais estradas de ferro e melhores vias de communicação industrial e commercial. Fallando economica e politicamente, o Chile é uma das Republicas mais progressivas da America do Sul, e se asse-

Bull. No. 6—9

melha mais que nenhuma outra aos Estados Unidos, no ponto de vista do commercio e da industria. Por conseguinte, parece natural que as relações commerciaes dos dous paizes fossem mais estreitas e lucrativas; mas a posição geographica do Chile, na falta de uma via barata de comunicação pelo isthmo de Panama, como a que um canal offereceria, o colloca a igual distancia dos Estados Unidos e dos portos europeos por via do Cabo Horn, e o facto de que a Grã Bretanha e a Allemanha tomam a maior parte do seu principal producto de exportação, nitrato de soda, dá como resultado que este paiz trafique principalmente com as nações europeas.

A isto deve-se accrescentar a indifferença que os exportadores dos Estados Unidos têm mostrado em comparação com os esforços activos e incessantes de seus rivaes europeos. Ao total das importações do Chile, que são no valor de mais de \$40,000,000, a Grã Bretanha contribue com quasi a metade. A Allemanha vem em seguida, e os Estados Unidos occupam o terceiro lugar, que obtiveram da França em 1894. Os Estados Unidos importaram do Chile no anno passado \$1,200,000 de mercadorias mais que lhe exportaram, e assim é que se deve esperar que as manufacturas americanas encontrem alli maior consumo no futuro.

De todos os paizes sul-americanos, o Peru é um dos mais interessantes para o povo dos Estados Unidos, porque sua historia romantica foi escripta por um dos primeiros auctores americanos, PRESCOTT, e porque, outro filho seu, HENRY MEIGS, ligou seu nome á construcção da estrada de ferro de Oroya, hoje conhecida com o nome da Estrada de Ferro Central do Peru, e que é uma das obras de engenharia mais notaveis dos tempos modernos. As riquezas agricolas e florestaes do Peru são muito semelhantes ás da Bolivia e do Equador, e podem servir de base á prosperidade nacional. Mas o que chama mais a attenção para o Peru são suas minas, porque este paiz tem sido, desde a epoca da conquista hespanhola, um dos primeiros productores de metaes preciosos.

Diz-se que se encontra o ouro em toda parte do Peru, e não obstante as minas deste metal terem sido exploradas durante seculos, contribuindo para a riqueza do mundo, é provavel que existem ainda neste paiz regiões auríferas, que, exploradas segundo os methodos modernos, rivalizem com as de Klondyke, sem incorrer nos perigos e nas difficuldades que se encontram nas terras arcticas.

A exploração de minas de prata tem sido nos ultimos annos a industria principal do Peru, mas encontram-se tambem chumbo, cobre, estanho, enxofre, asphalto e gesso. O potroleo abunda e se crê que chegará a ser uua industria consideravel. Ha no Peru quasi todos os elementos necessarios para uua prosperidade commercial e industrial, mas neste paiz como em todos os outros da America do Sul, falta o capital para a exploração das riquezas naturaes e para a construcção de estradas de ferro que o ponham em contacto com o mundo.

O Governo do Peru celebrou em 1890, com um syndicato de capitalistas inglezes, conhecido com o nome de corporação peruana, um arranjo para a liquidação da divida nacional, para o que arrendou, pelo prazo de 66 annos, todas as estradas de ferro do Estado á dita corporação, e lhe concedeu navegação livre no lago Titicaca, uso dos molhes e docas em certos portos, assim como outros privilegios, incluindo o direito de explorar minas situadas ao longo das vias-férrreas e concessões de terras para imigrantes. As relações do Governo com esta corporação tem sido assumpto de muitas controversias e mais tarde ver-se-ha o resultado practico que darão quanto ao desenvolvimento do paiz. É natural suppôr que estreitarão as relações commerciaes com a Grã Bretanha, porque este ultimo paiz envia ao Peru de 60 a 70 por cento das manufacturas que se importam, no valor de \$3,500,000 a \$5,500,000, quanto aos artigos principaes.

No passado o commercio do Peru com os Estados Unidos foi muito grande, mas desde a guerra com o Chile, que durou de 1879 a 1884, tem diminuido. Antes desta epoca o Peru importou dos Estados Unidos grandes quantidades de trigo, madeiras de construcção, banha, kerosene, conservas em latas, bahús, relogios de parede, machinas de coser, materiaes para estradas de ferro e tramvias, utensilios de casa, cordoalha, lona, etc. O valor total desta importação foi de cerca de \$2,000,000 annualmente. Durante o ultimo anno os Estados Unidos venderam ao Peru um pouco mais da metade desta quantia. Aquella Republica não sómente perdeu territorio, mas tem soffrido perturbações internas, como resultado de sua guerra com o Chile, e tudo isto tem prejudicado o commercio e a industria, o que tem contribuido para diminuir o commercio com os Estados Unidos. Durante os dous

ultimos annos, a perspectiva tem sido mais animadora, e sem duvida o restabelecimento de relações commerciaes coróará os esforços combinados dos exportadores dos Estados Unidos.

O grande problema, porem, não é como os Estados Unidos podem ganhar o trafico que têm perdido na costa occidental da America do Sul, mas crear condições que assegurem um commercio extenso e permanente e attrahir o capital, o espirito de empreza e o trabalho dos Estados Unidos para aquellas vastas regiões, cujas riquezas não estão ainda desenvolvidas. Encontrar-se-ha a solução do problema provavelmente na construcção de um canal maritimo através do Isthmo de Panama, no estabelecimento de linhas de vapores rapidos entre os portos da America do Sul e dos Estados Unidos, na extensão das vias férreas e nos vigorosos esforços dos commerciantes, capitalistas e fabricantes americanos, que ainda agora seriam lucrativos, e certamente sob novas condições não poderiam deixar de produzir grandes resultados, tanto para a costa occidental da America do Sul como para os Estados Unidos.

Joseph P. Smith

SITUAÇÃO FINANCEIRA NO BRAZIL.—III.*

IV.

DIFFICULDADES E REMEDIOS.

Proclamada a Republica a 15 de Novembro de 1889, a subita mudança de instituições, apezar de vir desacompanhada das perturbações e das scenas de sangue, que de ordinario enlutam as revoluções, causou tal surpresa e abalo nos circulos politicos e financeiros da Europa que as correntes já estabelecidas de capitães á procura de emprego no Brazil foram sustadas em seu curso, não só pelos dictames da prudencia, em face de uma situação nova e anormal, mas tambem pela suspeita que despertava em paizes monarchicos o desaparecimento, do dia para a noite, de um Imperio que geralmente se suppunha estavel, e de um

*O primeiro artigo desta serie foi publicado no BOLETIM MENSAL do mez de Outubro de 1897.

imperante que quasi todos reputavam o mais sabio e o mais liberal do seu tempo.

A prudencia e a propria suspeita eram naturaes. Si nesse momento tivesse surgido á frente do Thesouro da Republica um espiritu amadurecido e conservador, que dêsse arrhas do seu firme proposito de cuidar das finanças sem outra innovação mais do que debellar o deficit, mascarado com o saldo de empréstimos havia annos, a desconfiança e a suspeita teriam dentro em pouco desaparecido e o credito do Brazil ter-se-hia consolidado.

A facil victoria politica, porém, illudiu os espiritos mais esclarecidos e um dos homens mais notaveis da nova geraçã, aquelle que tinha titulos para ser o HAMILTON da nascente Republica, por um erro de apreciação, que deve ser antes attribuido á cegueira do patriotismo do que ao desprezo dos principios economicos, chegou a convencer-se de que capital era cousa que se podia crear com emissões de papel-moeda inconvertivel, na esperanza de que um paiz agricola se transformasse, como em uma mutação de theatro, em paiz manufactureiro, e que tal mudança creasse a capitalização indispensavel á reorganização das finanças.

Que o paiz vivia da mão para a bocca, dispendendo quanto ganhava, sem economias apreciaveis, era já uma verdade no tempo do Imperio. A produção crescia de anno para anno, os altos preços dos nossos productos mantinham-se; mas desde annos, principalmente desde a emancipação dos escravos, quando a lavoura abandonou a cultura de cereaes e outros artigos que requeriam processos intensivos, para entregar-se quasi exclusivamente á produção do café, á importação de quasi todos os productos manufacturados veio junctar-se a dos proprios generos alimenticios, fazendo pezar contra nós a balança do commercio.

Os theoristas tinham inventado e propagado a idéa de que um excesso da importação sobre a exportação de um paiz provava apenas a riqueza deste, e em quanto o cambio foi artificialmente mantido ao par, o absurdo teve voga impune.

Dada a mudança de regimen e iniciadas as largas emissões de papel-moeda, que aliás por dous annos crearam todas as apparencias de prosperidade, começou a baixa do cambio e o insuccesso das companhias organizadas sem base solida; á orgia das especulações da bolsa succederam as liquidações ruinosas, e a illusão finan-

ceira transformou-se na mais dura realidade e cobriu de ruínas o Brazil inteiro. O papel fiduciario em vez de promover a riqueza nacional, conservando no paiz parte do preço da importação, reduziu de mais de dous terços o poder de aquisição da nossa moeda. Si a isto junctarmos a elevação das tarifas das alfândegas no intuito de proteger indiscriminadamente as industrias viaveis e inviaveis, e a baixa de preços do nosso principal producto de exportação, o café, devida principalmente ao excesso de producção, teremos claramente indicado as causas da presente situação financeira.

Depois do erro de apreciação do Ministro do Governo Provisorio e do insuccesso do seu plano de finanças, si o capital destruido veio augmentar a divida publica, o peor resultado do insuccesso foi a desvalorisação do nosso meio circulante, sem a qual, graças ao crescimento das rendas publicas logo apoz a emancipação das antigas Provincias, estaríamos hoje sem deficit.

Effectivamente a receita e a despesa orçadas da Republica foram:

Annos.	Receita.	Despesa.
	<i>Milreis.</i>	<i>Milreis.</i>
1889.....	160,060,744	184,565,947
1890.....	195,253,406	220,645,874
1891.....	228,945,070	220,592,463
1892.....	227,607,092	279,180,219
1893.....	259,850,981	291,311,070
1894.....	266,484,615	379,668,341
1895.....	309,725,297	275,691,679
1896.....	331,174,400	343,436,210
1897.....	335,894,000	329,112,753

Creeceram as rendas, mas, tendo-se depreciado a moeda, os onus do Thesouro teem mais do que triplicado, e apezar disso os juros e a amortizaçào da divida publica teem sido sempre punctualmente pagos.

Eliminada a baixa de cambio, que na opinião da Commissào do Congresso, levanta uma repreza contra a importação e consequentemente diminue a renda a arrecadar, a presente situação melhoraria immediatamente.

O que se não fez em 1889 pela enganadora apparencia de prosperidade, se está fazendo agora. Basta lèr com attenção os ultimos relatorios dos Srs. Ministro da Fazenda e ex-Ministro da Industria, para se ficar convencido de que vamos entrar no bom caminho.

O primeiro remedio é economia e corte não só nas despesas que podem ser adiadas, como tambem nos vencimentos do funcionalismo publico, para cujo patriotismo o Governo não appellará inutilmente. Uma redução de 2 a 10 por cento nos vencimentos, conforme a importancia delles, e a arrecadação fiel dos direitos de alfândega bastarão para desde logo equilibrar a receita e a despeza.

A transformação em monopolio do Estado da venda do café, da borracha e do tabaco, seguindo o exemplo das nações mais civilizadas e bem administradas, proporcionando a sahida dos productos á sua procura nos mercados consumidores, não só crearia recursos immediatos, por meio de poderosas associações, para a agricultura, libertando-a das taxas de usura que paga actualmente, como desde logo valorisaria o nosso principal artigo de exportação, sem receio de competidores, pois em parte alguma do mundo concorrem como no Brazil as condições naturaes que tornam o nosso producto mais abundante e mais barato.

Estamos de facto em posição de dominar os mercados de café, em vez de nos submetermos aos dictames delles: bastaria regular as sahidas do artigo para valorisal-o. É só o café, a borracha e o tabaco podem bastar para por sua valorisação, mudar o curso do cambio.

Estes são, porém, remedios temporarios para a crise. Para dar verdadeira estabilidade ás finanças do paiz, as curas radicaes da situação presente são:

A transformação da cultura quasi exclusiva de um artigo em polycultura, e ao lado da diminuição da exportação de café, o alargamento da producção da borracha, o desenvolvimento das culturas da seda e do algodão: de todos os cereaes, da vinha, da creação de gado, dos productos de lacticinio e da promoção da pesca:

O fomento criterioso de algumas manufacturas com elementos reaes de vida, como a de tecidos de algodão, das conservas de fructas e peixe, dos lacticinios, do cortume de couros e pelles, de calçado, de marcenaria, de artigos de borracha e do preparo incipiente da seda, das fibras vegetaes e outras materias primas, cujo valor pode ser dest'arte augmentado.

Dirigida a actividade nacional para uma multiplicidade de productos, quer necessarios ao consumo domestico, quer procurados pelos mercados estrangeiros, a balança do commercio voltará a

ser-nos favoravel, a accumulacão dos saldos corresponderá ao enriquecimento do paiz, e em poucos annos poderá o Governo completar o resgate do papel-moeda inconvertivel e substituil-o pela moeda metallica, e por notas do Thesouro pagaveis em ouro.

A falta de um systema de bancos como existe na Inglaterra ou nos Estados Unidos, dada a vasta extensão de nosso territorio e a falta de communicacões, exige para todas as transacções do commercio a remessa do proprio dinheiro, e poristo ainda por muitos annos a moeda-papel, pela maior facilidade de transporte, terá de figurar em maior proporção do que figura em outros paizes de população mais densa e dotados de meios de communicacão mais rapidos.

Nação cheia de recursos naturaes, que apenas requerem direcção judiciousa para maravilharem o mundo com a sua riqueza, não é preciso nenhum esforço sobrehumano para endireitar-lhe as finanças.

Economia nos dispendios publicos, melhor orientacão na agricultura e nas outras industrias nacionaes, observancia rigorosa das leis, garantia absoluta de todos os direitos sem o menor privilegio de classes, maior predominio do espirito conservador e menos innovacões e planos aventureosos, collocar-nos-hão na posição a que estamos destinados pela fertilidade do nosso solo e indole pacifica de nossa raça.

O rapido progresso dos Estados da União, cujos saldos fariam em pouco tempo desaparecer a divida publica externa do Brazil, si a União tivesse mantido o erroneo systema centralizador do Imperio, ha de em futuro proximo, pelo crescimento da importacão, redundar em crescimento consideravel da renda nacional. O augmento da immigração que em 1891 tocou ao maximo de 218,958 immigrantes e em 1895 chegou a 164,598, attestando a existencia de um facto pouco conhecido, isto é, que a immigração, proporcionalmente á população dos dous paizes, é maior para o Brazil do que para os Estados Unidos, demonstra que a soluçào do problema economico no Brazil dar-se-ha pela mera collaboracão do tempo.

Tenho ouvido que os proprios amigos do Brazil e de suas novas instituicões receiam que os Estados prosperos venham a desligar-se da União, cujo enfraquecimento será inevitavel com esses desmembramentos. Taes temores são absolutamente infundados. Si as antigas Provincias, victimas da centralisação, nao se separaram do Imperio, é difficil conceber que hoje, convertidas em Estados

prosperos, se lembrem de fazê-lo. Acima dos interesses economicos, estão os laços de raça, lingua e religião, consubstanciados no amor da patria Brasileira, que jamais permitirá o fraccionamento da vasta aggregação.

Como prova deste asserto basta recordar que ainda este anno, quando no sertão da Bahia uma horda formidavel de fanaticos e ignorantes, fortificados em posição quasi inacessivel, punha em contribuição os esforços do Governo da Republica e lhe dizimava as forças regulares, os dous Estados mais remotos do norte do Brazil, Pará e Amazonas, mandaram ao theatro da lucta os seus corpos de policia, demonstrando assim seu interesse pela defeza da União, isto é, seu amor da patria, grande e indivisa.

Não, uma nação animada por taes sentimentos, tem em si todos os elementos de vitalidade e de progresso.

Salvador Allende

COLUMBIA.

CONTRACTO PARA UMA ESTRADA DE FERRO AEREA.

O Honrado CHARLES BURDETT HART, Ministro dos Estados Unidos junto á Republica da Columbia, remette ao Ministerio de Estado as estipulações de um contracto effectuado entre a Republica e NICOLAS KROHNE da Allemanha, para a construcção de uma estrada de ferro aerea da cidade de Honda situada no rio Magdalena até Agualarga, que está situada na savana de Bogotá.

Pelas estipulações da concessão, a estrada de ferro deve estar construida e ficar aberta ao serviço publico dentro de tres annos, a contar da approvação do contracto, e deve ser aerea (systema Otto). Concede-se o direito de levantar postes ou sustentaculos da linha nas estradas publicas, com a condição de que não sejam obstaculo para o trafico. Tratando-se de propriedades particulares, o concessionario terá de obter, á sua propria custa, os terrenos necessarios para a estrada e seus accessorios: em caso que o dono da propriedade e o concessionario não possam chegar a accordo, o Governo procederá á expropriação do terreno, devendo o concessionario pagar a somma em que aquelle seja avaliado.

A companhia contractante fica autorizada a construir ramaes para os centros productores do paiz, e estes ramaes deverão gozar de todos os privilegios applicaveis á linha principal. Os trabalhos de construcção da linha principal deverão começar dentro de 18 mezes, a contar da data da approvação do contracto, e a linha deve estar acabada e aberta ao serviço publico, em condição de seguridade e solidez, dentro de tres annos.

O concessionario obriga-se a manter a linha principal e seus ramaes em boa condição, de maneira que em todo tempo, salvo os casos fortuitos, o transporte de malas, passageiros e cargas possa ser feito com a devida rapidez e seguridade. Os preços de transporte serão estabelecidos pela companhia, mas não deverão exceder a 150 marcos * por tonelada, ou seu equivalente na moeda columbiana, sobre as cargas que venham do rio Magdalena á savana de Bogotá. Para o transporte em outras partes da linha uma tarifa proporcional será estabelecida.

A companhia obriga-se a reduzir a tarifa cada cinco annos, depois que a linha estiver aberta ao trafico, e ao fim de dez annos a tarifa será reduzida á metade, ou 65 marcos por tonelada em fretes terminaes: nos ramaes a tarifa de carga será cobrada segundo a distancia que a carga percorrer. As malas do Governo serão levadas livres de despeza, mas toda outra classe de propriedade nacional pagará segundo a tarifa estabelecida, dando-se-lhe, em todo caso, a preferéncia para seu immediato despacho.

A concessão pode ser traspassada, em todo ou em parte, a terceiro, mas não a nações estrangeiras. Aos cincoenta annos, contados da conclusão da obra, a estrada com todos os seus ramaes e accessorios, e em perfeita condição, passará a ser propriedade do Governo da Columbia sem remuneração alguma.

PARAGUAY.

EXPORTAÇÃO DE COCOS.

O honrado JOHN STEWART, Consul Geral do Paraguay, enviou a esta Secretaria um extenso relatório sobre a exportação de cocos por intermedio dos esforços activos do Banco Agricola do Paraguay, instituição estabelecida ha muitos annos, e que se dedica

* Um marco vale 24 centavos na moeda dos Estados Unidos.

exclusivamente a fomentar os interesses agricolas e industriaes do paiz.

Deste relatório vese que existem no Paraguay milhões de coqueiros cujo valor, até recentemente, foi pouco apreciado. Afim de determinar a praticabilidade de explorar esta importante industria, o Banco Agricola offereceu no anno de 1895 premios a quem inventasse a machina mais simples e barata para a extracção do coco da sua casca. A segunda questão que tinha de resolver era a possibilidade de collocar o producto nos mercados, em concorrência com o de outros paizes. Os primeiros ensaios tiveram tanto exito que a exploração desta industria tem sido emprehendida com tanta energia que parece seguro que contribuirá para o desenvolvimento da riqueza deste paiz tão pouco conhecido.

No mez de Abril do anno corrente, se enviou uma remessa de cocos a uma casa commercial de Londres, que a vendeu a preços que realizaram um ganho liquido de \$1.69 (ouro) por quintal. A tentativa demonstra que este fructo poderia encontrar um bom mercado nos Estados Unidos.

N'um relatório apresentado ao Ministerio do Thesouro, o Conselho de Agricultura diz o seguinte: "Ha elementos para que o paiz possa exportar annualmente milhões de libras de cocos, tendo a certeza de encontrar-lhes immediata collocação. * * * Um telegramma de uma casa de Londres avisa que os cocos do Paraguay se vendem naquelle mercado de £11 5 shillings a £11 10 shillings por tonelada, por serem muito ricos em oleo. Não se limita sómente a Inglaterra, o mercado para este producto, pois, o Consul da Republica em Napoles, o Sr. COPPIN, tem escrito muitas vezes ao Banco, offerecendo em nome de um fabricante de oleo italiano, fazer contracto para 10,000 toneladas por anno, mais ou menos, a £11 por tonelada.

O nosso Consul em Hamburgo, Sr. WIENGREEN, tambem pediu remessas e amostras do artigo, crendo que a dita cidade virá a ser um bom mercado para o coco.

IMMIGRAÇÃO E COLONISAÇÃO.

A lei de immigração e colonisação que actualmente está em vigor no Paraguay é substancialmente a mesma que tem estado vigente desde 7 de Junho de 1881. Têm-se feito, porem, algumas modificações nella, e esta Secretaria deve ao honrado JOHN

STEWART, Consul Geral do Paraguay nos Estados Unidos, uma copia da mesma, da qual extrahimos os seguintes dados.

No artigo 4 da lei, que autorisa o Poder Executivo para estabelecer colonias agricolas em diferentes partes da Republica, se estipula que se tomem providencias em escolher somente aquelles terrenos que são adaptados para a agricultura, preferindo os que estão situados nas margens dos rios e ao longo das estradas de ferro, ou na direcção de seus ramaes projectados.

A Repartição de Inmigração quando transportar do estrangeiro familias colonisadoras, deve estipular que cada familia conste de tres adultos, ou de cinco pessoas, incluindo-se as crianças, e os ditos colonos devem provar que são pessoas de boa conducta, industriasas e practicas na agricultura. As familias que preencherem estas condições receberão gratuitamente do Governo:

1º. O preço de passagem desde o lugar de seu embarque até o de seu destino.

2º. Manutenção por seis mezes, prorogaveis por outros seis mezes em caso de circumstancias extraordinarias de força maior ou outras causas devidamente justificadas, ao estabelecer-se na colonia, assim como habitação, instrumentos agricolas, sementes e animaes para o serviço.

3º. Uma porção de terreno contendo dezaseis lotes de 8,077 pés quadrados cada um, ou 1,200 areas, cujos titulos definitivos de propriedade serão dados aos colonos depois de haverem trabalhado o terreno por dous annos consecutivos.

A lei tambem dispõe que si algumas pessoas desejarem adquirir maior extensão de terrenos, podem fazel-o, sob condições favoraveis em lуста publica, estipulando-se que os ditos terrenos deverão ser cultivados durante cinco annos consecutivos, sem interrupção maior de seis mezes e que não se poderão transferir os titulos de propriedade sobre os lotes até que tenha expirado o prazo de cinco annos. Os terrenos assim vendidos serão hypothecados como garantia da amortização das annualidades. Si algum colono deixar de pagar no dia do vencimento, se lhe concederá um prazo de seis mezes, com o juro de 1 por cento, e depois deste prazo terá de pagar, além do juro, uma multa de 1 por cento mensal, e passados outros seis mezes, proceder-se-ha á venda do terreno para cobrar o que se dever ao Thesouro, entregando-se ao colono o saldo, si o houver

Si o colono fôr de má conducta, incapaz ou negligente, o Governo será autorisado a negar-lhe os privilegios da colonia, depois de indemnisa-o dos gastos incorridos por elle na povoação, com a condição de que os ditos gastos não excedam á somma de \$800. Em caso de fallecimento do colono antes de completar os cinco annos necessarios para adquirir a propriedade, esta passará a seus herdeiros legitimos, e si não os houver, a concessão deve ser entregue a um colono agricultor que preencha as condições desta lei.

Concessões gratuitas de novos lotes poderão ser feitas a aquelles colonos que distinguirem pela sua industria e aptidão para o trabalho, mas estas concessões não poderão exceder de dous lotes para cada pessoa. Para promover a colonisação o artigo 26 diz que "todo colono, dentro dos seis annos de seu estabelecimento, terá direito a um premio de \$10 por cada mil arvores fructíferas que provar tẽr no seu terreno." Além disso, o artigo 27 isenta de impostos o colono estrangeiro pelo prazo de dez annos.

Todos os instrumentos agricolas, sementes, mobilia de uso domestico, armas e outros objectos que os immigrants trouxerem para o desenvolvimento das suas industrias, serão importados livres de direitos. Concedem-se privilegios e condições especiaes ás companhias e empresas particulares que desejam colonisar, especialmente em quanto ao transporte dos immigrants por conta do Estado, desde o porto de embarque até o ponto de destino.

Tambem serão feitas concessões de terrenos aos immigrants agricultores que desejarem estabelecer-se na Republica fora das colonias. Os titulos definitivos destes lotes (de 8,077 pés quadrados cada um) serão concedidos depois de se haver trabalhado nelles por dous annos consecutivos, com a condição de que estejam cultivadas as duas terças partes, ao menos, do lote concedido, e tenham 100 plantas de café. Os colonos gozarão tambem dos seguintes privilegios: alojamento e manutenção á custa do Governo durante os cinco dias seguintes a seu desembarque; transporte por conta da nação para o ponto da Republica onde desejarem residir; e a importação livre de direitos de roupa, mobilia de uso domestico, instrumentos agricolas, utensilios da arte ou profissão que exerçam e uma arma de caça por cada immigrant adulto.

O Governo nomeará intendentes que conheçam a lingua do paiz, assim como a dos habitantes da colonia para collocar os immigrants, cuidar da segurança da colonia, levantar o recensea-

mento da mesma, incluindo-se dados estatísticos acerca das condições agrícolas, etc., e dar aos colonos todas as informações e conselhos de que necessitarem.

PERU.

DADOS RELATIVOS ÀS LEIS SOBRE MINERAÇÃO.

O Sr. DON JOSÉ CANEVARO, Ministro peruano em Londres, n'uma communicacão recente dá a seguinte interpretação das leis que governam as concessões de propriedades mineiras no Peru:

As leis de minas vigentes no Peru sómente concedem a cada mineiro sete prazos, mas uma lei recente autorisa ao Governo a conceder, a sua discreção, um numero extraordinario de prazos a companhias mineiras, segundo a importancia destas. Visto que muitas pessoas solicitam concessões extraordinarias e não tomam posse dos prazos, o Governo resolveu, pelo decreto de 22 de Maio, que as pessoas que solicitam mais de sete prazos em terrenos auríferos devem depositar de 200 a 500 soles no Thesouro. Esta quantia lhes será reembolsada logo que se lavre a escriptura de concessão, e portanto, é evidente que não é um imposto, mas simplesmente um deposito temporario. Além disso, os mineiros que sómente tomam sete prazos ou menos, não fazem deposito algum, e lhes basta declararem, o qual é justo, que respeitarão as novas leis sobre mineração que o Congresso votar, segundo se estabelece em outro decreto da mesma data.

TERRENOS DE PETROLEO NA COSTA.

Esta Secretaria recebeu uma communicacão sobre este assumpto, do Sr. HORACE N. WILSON de North Cambridge no Estado de Massachusetts, que acaba de voltar da região de petroleo na costa do norte do Peru.

Segundo o Sr. WILSON, ha actualmente funcionando no districto de Zorritos, noventa poços de petroleo, todos em condição prospera. A actual producção é maior do que a de qualquer outra epoca na historia desta industria e o petroleo é enviado aos mercados do Equador, Peru e do Chile. O producto é de uma qualidade superior. Um oleo illuminante é refinado nas fabricas, e os vapores de cabotagem e os locomotivas de algumas estradas de ferro do Peru usam este petroleo como combustivel.

VENEZUELA.

DIREITOS DE DOCAS EM MARACAIBO.

O Sr. E. H. PLUMACHER, Consul dos Estados Unidos em Maracaibo, participou ao Ministerio de Estado que estão acabadas as obras das novas docas de Maracaibo, e de que a Alfandega está quasi concluida. O consul remette uma copia da nova tarifa de direitos do porto de Maracaibo, que é a seguinte:

Importação.—Pelo recebimento nas docas, por conduzir á Alfandega, pôr em seus depositos, transferir delles á sala de exame, pesar, levar para os estabelecimentos commerciaes, e armazenar todas as mercadorias e productos procedentes de portos estrangeiros e de portos nacionaes que estão fora do Lago de Maracaibo, pagar-se-hão um bolivar e vinte centimos por cada cem kilogrammas (220.46 libras) de peso bruto.

Pelo recebimento e despacho nas docas, por conduzir aos armazens do commercio e armazenar alli as mercadorias, productos, e outros artigos procedentes dos portos do Lago de Maracaibo e dos rios que são tributarios d'elle, pagar-se-hão sessenta e cinco centimos por cada cem kilogrammas de peso bruto.

Exportação.—Pelo recebimento nos armazens do commercio, por conduzir ás docas, pesar e armazenar alli todas as mercadorias, productos, e artigos destinados a portos estrangeiros e a portos nacionaes que estejam fora do Lago de Maracaibo, pagar-se-hão sessenta e cinco centimos por cada cem kilogrammas de peso bruto.

Importação em transito para Columbia.—Pelo recebimento nas docas, por conduzir á Alfandega, pesar, examinar, e armazenar em depositos de transito, as mercadorias, productos, e outros artigos, qualquer que seja sua procedencia, pagar-se-hão noventa centimos por cada cem kilogrammas de peso bruto.

Por transferir dos depositos de transito da Alfandega ás docas e armazenar alli os mesmos artigos acima mencionados, pagar-se-hão trinta centimos por cada cem kilogrammas de peso bruto.

Bagagem.—Pelo recebimento nas docas, por conduzir á Alfandega e levar ao domicilio do dono, a tarifa sobre a bagagem será a seguinte:

	Bolivares.
Por cada pacote que pese até 20 kilogrammas.	0.50
Por cada pacote que pese de 21 a 70 kilogrammas.	1.00
Por cada pacote que pese de 71 a 100 kilogrammas.	2.00

Os pacotes que pesem mais de 100 kilogrammas pagarão cincoenta centimos por cada cincoenta kilogrammas de excesso. Todos pesos brutos.

Os preços acima mencionados serão pagos pelas bagagens que se levem a casas que estejam na cidade; mas quando se levarem as bagagens fora da cidade, o preço do carroto será ajustado com o dono.

Si os donos ou consignatarios de mercadorias não quizerem empregar os carreteiros das docas para conduzir as mercadorias ou bagagens que se importem ou se exportem, uma vez despachadas pela Alfandega, a companhia cobrará a metade do imposto respectivo. Exceptuam-se os fructos miudos, as madeiras em bruto, os chifres, os ossos e cascos, cascas, sementes e madeiras de tinturaria.

Os donos, consignatarios e embarcadores de madeiras, cascas, sementes, chifres, ossos, etc., que se importem do Lago de Maracaibo ou dos rios que desembocam nelle, e que se exportem para o estrangeiro e para portos nacionaes que estejam fora do Lago de Maracaibo, não ficam obrigados a empregar os carreteiros das docas para o transporte de ditos artigos.

Quando os carreteiros das docas fizerem algum trabalho que não seja dos estipulados nesta tarifa, o preço d'elle será ajustado previamente entre o interessado e o administrador da companhia.

Para evitar as difficuldades na liquidação e contabilidade, toda importação ou exportação de menos de 100 kilogrammas será considerada como de 100 kilogrammas.

PRODUCTOS AGRICOLAS.

A seguinte informação relativa aos recursos agricolas de Venezuela é extrahida dum relatorio do vice consul francez em Caracas, que foi publicado recentemente em um numero do "Moniteur Officiel."

Venezuela produz uma planta de baunilha chamada "vainilla lutescens" que é pouco cultivada. A planta aromatica que é conhecida communmente no commercio, é a chamada "vainilla planifolia." Ainda não se cultiva esta planta em grande escala. A baunilha venezuelana assim como a mexicana cresce facilmente no fertil solo dos Estados de Falcon, Lara, Bolivar, Bermudez, e Zamora. A estatistica official não dá os algarismos da produção e exportação deste producto.

Encontram-se fãvas de tonka sem cultura em quasi todas as florestas banhadas pelo Orinoco ou seus tributarios.

O arbusto que produz este fructo é chamado "dipterix odorata," e começa dar fructo no terceiro anno: as sementes que são de forma alongada e preta quando secca, têm um aroma peculiar e muito odorifero, e usam-se para perfumar tabaco. Exporta-se para Hamburgo e Nova York por via de Ciudad Bolivar quasi toda a colheita de fãvas de Tonka de Venezuela. Durante o exercicio de 1895-96, foram exportados 2,629 volumes, pesando 211,319 kilogrammos, no valor de 1,415,668 bolivares.* O processo geralmente empregado na colheita das fãvas de Tonka destroe as plantas, e o Governo foi obrigado a providenciar de modo a proteger os arbustos plantados em terras de Governo. Concessões foram dadas recentemente no districto de Caura para cultivar este producto nas terras publicas.

O extracto resinoso de copahu é tomado da "copaifera officinalis" conhecida neste paiz pelo nome de "Cabima" ou "Cam-

* O bolivar vale quasi 20 centavos.

bimba." Vem da arvore na forma de um oleo preto de um aroma muito agradável. Encontra-se esta arvore sem cultura nos mattos do Orinoco, nas florestas de leste de Venezuela, e na bacia das lagoas do Maracaibo. As exportações de oleo de copahu durante o anno de 1895-96, attingiram a 17,716 kilogrammas no valor de 43,220 bolivares, e desta quantidade mais de um terço foi exportado para os Estados Unidos. Encontra-se a borracha em abundancia nos mattos de leste de Venezuela e principalmente nas grandes florestas do Orinoco. A extracção da gomma, até agora feita de uma maneira muito primitiva fez destruir rapidamente estes recursos naturaes, e o governo foi obrigado a tomar medidas muito rigorosas afim de preservar as arvores de modo que agora a extracção do fluido é feita sem matar as arvores.

A borracha mais valiosa é aquella em cuja composição entra o sumo da "hevea brasiliensis" e da "mimosopo globosa"; encontram-se estas duas especies em abundancia nas florestas de Venezuela. Estes productos, assim como os da região contigua ao Brazil, taes como as fibras da palma empregadas na manufactura de vassouras, e as nozes do Rio Negro, chamadas muitas vezes castanhas do Brazil, são considerados naturaes deste paiz, e são exportados por via do porto de Pará. Em 1895-96, a quantidade de borracha exportada por via de Ciudad-Bolivar e Maturin foi de 65,332 kilogrammas no valor de 324,041 bolivares. Segundo o relatorio do Ministro da Fazenda para 1897, foram exportadas tambem 143,323 kilogrammas de gutta-percha no valor de 179,688 bolivares. Podem-se fazer as incisões nas arvores de borraclia quando attingem a idade de tres annos. Não se pode calcular mesmo approximadamente o numero das arvores de borracha em Venezuela. A quantidade do producto solido de uma arvore varia consideravelmente, mas não excede a uma libra.

Afim de responder adiantadamente ás numerosas perguntas de pessoas que desejam explorar essa industria, convem dizer que o trabalhador do paiz recebe um salario medio de tres a quatro bolivares por dia. Na colheita das fâvas de Tonka e na da borracha, o trabalhador não é pago por dia mas segundo a quantidade e qualidade dos productos que apanha. No tempo da colheita muitos habitantes das aldeias na vizinhança de Ciudad-Bolivar e Maturin vão para os mattos para colherem estes productos e depois voltam para limpá-los e vendel-os.

COMMERCIO MISCELLANEO

REPUBLICA ARGENTINA.

Exportações Agrícolas. As exportações da Republica Argentina para o primeiro semestre do anno de 1897, comparadas com as do periodo correspondente de 1896, mostram um augmento consideravel em taes artigos como lã, feno, carne de vacca e carneiro conservados em gelo. Exportarem-se em 1896, 127,357 toneladas de lã; em 1897, 143,851 toneladas, um augmento de 16,494 toneladas, no valor de \$3,516,619. As exportações de feno foram de 57,286 toneladas em 1896, e de 62,456 toneladas em 1897 que é um augmento de 5,170 toneladas no valor de \$60,027. Na carne de vacca e no carneiro conservados em gelo, o augmento foi de 569 e 142 toneladas, respectivamente.

Perspectiva das Colheitas. As ultimas informações fidedignas que se têm recebido relativas ás colheitas da Republica Argentina são muito favoraveis. Os temores de desastre por causa da secca e dos gafanhotos, que occasionaram muitas perdas no paiz durante o ultimo anno, têm passado, e a unica causa que agora se teme são as geadas. Crê-se que a condição adiandada dos cereaes dá asseguração de que este perigo não é imminente. Têm-se semeado uma grande area de trigo, milho e linhaça: 1,000,000 hectares na provincia de Santa Fé, 370,000 na de Buenos Aires, 290,000 na de Córdoba, 220,000 na de Entre Rios, e em outras provincias, 120,000, o que dá um total de 2,000,000 hectares. Calcula-se que será uma colheita de 20,000,000 hectolitros de trigo. Deduzindo o que se consome no paiz e o que se necessita para semear, ficam para a exportação 1,000,000 de toneladas, com um valor de cerca de 7,000,000 libras esterlinas. Calcula-se que a colheita de linhaça será no valor de 2,000,000 libras esterlinas.

NOTA—Um hectolitro equivale a 2,838 alqueires e um heciar a 2,471 geiras.

BRAZIL.

Exportação de Borracha Calcula-se que a exportação de borracha da região do Amazonas para o mez de Agosto proximo passado montou a 1,008,458 kilogrammas. Quasi um terço desta quantidade (636,258 kilogrammas) foi exportado para os Estados Unidos, e 372,200 kilogrammas foram enviados para portos europeos.

Exposição em Rio de Janeiro. Como evidencia do desejo por parte dos commerciantes e exportadores dos Estados Unidos, para cultivar em maior escala as relações commerciaes com as republicas latino-americanas, ha um projecto para celebrar na cidade do Rio de Janeiro, uma exposição de machinas e manufacturas norte-americanas como preliminar á exposição de Paris de 1900. A exposição do Rio, que será aberta ao publico em Maio de 1899, tem como promotores um numero de capitalistas que foram interessados na exposição de Chicago e que representam 120 casas commerciaes dessa cidade. A directoria será composta de americanos e brasileiros, e o Capitão

José CARLOS DE CARVALHO foi nomeado representante do syndicato no Rio para levar o assumpto ao conhecimento do Presidente MORAES. A empreza tem o apoio sincero da imprensa do Brazil e espera-se um bom exito.

CHILE.

Fabrica de Pregos e de Arame. Segundo informações recebidas de Valparaiso, sabe-se que um representante de um syndicato francez está actualmente no Chile, com o fim de estabelecer em grande escala naquella cidade uma fabrica de pregos e de arame.

Oportunidades Industriaes. O encarregado de negocios francez em Santiago, num relatorio apresentado recentemente ao seu Governo, indica as emprezas industriaes que, na sua opinião, seriam de maior beneficio aos capitalistas no Chile. Diz que a industria de tecer, a manufactura de roupa, de calçados e de productos alimenticios e todas as industriaes destinadas ao desenvolvimento de ferro, prata e couros, são as em que se podem empregar com maior vantagem os capitaes estrangeiros.

MEXICO.

Avaliação de Importação. O Ministro da Fazenda do Governo mexicano, Sr. LIMANTOUR, expediu recentemente uma circular sobre a introdução nas facturas consulares do valor das mercadorias que se destinam a ser importadas no Mexico. Recommenda-se aos consules que enviem ao Ministerio uma declaração do valor das mercadorias e da redução nos preços que se suppõe tem sido feita nas facturas. Avisa-se aos commerciantes que enviam mercadorias a este paiz, que o systema de avaliar as mercadorias por menos, é de pouco proveito para os consignatarios, porque os direitos de importação não se cobram ad valorem.

Agencia Commercial. Uma concessão para o estabelecimento no Mexico de uma agencia commercial sob auspicios americanos, foi dada pelo Presidente DIAZ e pelo Ministro LIMANTOUR. O Consul DONNELLY, que communica ao Ministerio de Estado este importante acontecimento, tem prestado ao assumpto sua cooperação e apoio sinceros, por consideral-o como meio de fomentar as relações commerciaes entre o Mexico e os Estados Unidos. A concessão foi feita ao Sr. FRANCIS B. PURDIE, representante da agencia mercantil de R. G. DUNN & Co., nos Estados Unidos. A dita agencia já tem correspondentes em todas as cidades importantes da Republica e estará prompta para começar seus negocios em uma ou duas semanas. Uma estipulação importante da concessão é que em nenhuma circumstancia o Governo mexicano poderá exigir da agencia que divulgue a fonte de suas informações.

Exploração de Minas de Ouro em Yaqui. Mineiros de experiencia dizem que para obter bom exito na exploração de minas de ouro na região de Yaqui, é preciso proceder, a respeito de certos pontos, de uma maneria muito differente do que geralmente se crê. Em primeiro lugar, ha de obter do Governo o terreno, o qual exige alguns gastos. Para isto, o terreno tem de ser denunciado perante o funcionario de minas do districto, o que exige certo emolumento. Tambem ha uma tarifa estabelecida para o que tem de pagar ao engenheiro que medir o terreno, e logo que a medição tiver sido aceita e o titulo da propriedade

tiver sido lavrado, o solicitante tem de pagar dez pesos por cada *pertenencia*.* Este pagamento tem de ser feito cada anno, ou perder-se-ha o direito. Não se podem trabalhar os depositos por meio de batéas, mas se necessitam grandes volumes de agua para mover os enormes pedaços de terra que contém ouro, e para esta operação hydraulica são precisos machinas aperfeiçoadas e custosas. Ha opportunidades excellentes nesta região para capitaes associados mas as pessoas que só tem um pequeno capital a empregar, encontrarão obstaculos inesperados no desenvolvimento de seus projectos.

Desenvolvimento Agricola e Industrial. O Sr. SIMMONS, consul dos Estados Unidos em Piedras Negras, calcula em 5,000 kilos a colheita de algodão do Mexico para o anno de 1897, e diz que a de milho, trigo e feijão será boa. Os depositos de carvão de pedra da republica se estão explorando rapidamente e esta industria tem attingido grandes proporções. A Companhia de Carvão de Fuente extrae 15,000 toneladas por mez, e a de Alamo e de Coahuila 30,000. Estas companhias têm fornecido de carvão a companhia da Estrada de Ferro Southern Pacific no Estado de Texas, e agora vendem tambem ás vias-ferreas do Pacifico que estão ao oeste de El Paso. As ditas companhias são compostas de americanos e o capital empregado nas minas é tambem americano. O preço dos productos dos Estados Unidos tem augmentado e alguns dos commerciantes de aqui enviam do interior farinha, feijão e assucar.

NICARAGUA.

A Estrada de Ferro Nacional. O Sr. PAUL WEISKE, consul dos Estados Unidos em Managua, communicou recentemente ao Ministerio de Estado que o Governo de Nicaragua deseja vender a Estrada de Ferro Nacional daquella Republica. Com este objecto foi apresentado á Assembleia Nacional um projecto de lei, preparado pelo Presidente ZELAYA e o Ministro MATUS, e ha pouca duvida de que será finalmente approvada. O Sr. WEISKE, ao fallar desta venda como opportunidade favoravel para o capital e os interesses americanos, dá dados relativos á condição financeira da estrada. A estrada está hypothecada aos acionistas inglezes da divida nacional pela somma de £285,000, e o juro sobre esta somma é pago com os direitos de exportação impostos sobre o café. No anno de 1896, a renda bruta da estrada montou a \$400,000, prata, e os gastos para manter o serviço foram \$310,000. Esta quantia foi maior que a que ordinariamente se gasta por ter sido feitos grandes melhoramentos. A estrada estende-se de Granada até Managua, capital da Republica; dalli atravessa o Lago de Managua até Momotombo, e deste ponto vai até Corinto, na costa do Pacifico. A distancia total é 122 milhas.

PERU.

A Região de Perené. Segundo dados obtidos por um viajante que esteve recentemente no Peru, a região de Perené é mais rica do que se pode imaginar, offerecendo ao immigrante grandes florestas de madeiras valiosas e um fertil solo para a cultura do café. Tratando-se da industria do café, calcula-se que com o emprego de 38,000 a 40,000 soles para estabelecer o negocio e com um gasto adicional de 3,100 soles para a exploração, pode-se

*A pertenencia é uma area que mede cem metros por cada lado.

obter um lucro liquido de 4,910 soles. O café de Perené tem um preço maior do que o de Chanchamayo no mercado de Londres, onde o preço deste artigo varia de 22 a 110 shillings por sacca. Calcula-se o numero total de cafeeiros nesta região, em 1,305,000, cuja colheita se está agora recolhendo.

O sol equivale a 0.412 centavos na moeda dos Estados Unidos.

**Renda Recebida do Imposto
Sobre o Sal.**

A administração do imposto sobre o sal, que foi destinado ao resgate das provincias de Tacna e Arica, recebeu um total de 458,678 soles durante os onze mezes entre o primeiro de Agosto de 1896 e o dia 30 de Junho de 1897. Depois de deduzir os gastos de administração, fica aiuda um saldo de 288,819 soles. O Governo calcula que receberá para todo o anno de 1897 a somma de 400,000 soles. A lei ordenando este imposto foi promulgada no dia 11 de Janeiro de 1896.

ESTADOS UNIDOS.

**Navios Mexicanos Isentos
de Direitos de Tonelagem.**

No dia 12 de Novembro de 1897, o Presidente dos Estados Unidos proclamou que os navios a vela e a vapor mexicanos de lastro vindo para os Estados Unidos com o objecto de pescar na costa, ou de receber e transportar passageiros e malas, ou de descarregar gado, madeiras, ou qualquer outro producto dos Estados Unidos e dirigindo-se directamente para os portos abertos ao commercio geral para que possam ser despachados d'alli a seu destino, serão isentos dos direitos de tonelagem impostos pelos Estatutos dos Estados Unidos.

VENEZUELA.

Manteiga e Banha.

Segunda uma comunicação recebida no Ministerio de Estado do Consul PROSKAUER, em Puerto Cabello, que dá informações acerca da importação de manteiga e banha dos Estados Unidos em Venezuela, vê-se que o trafico nestes artigos não recebe a attenção que merece. Elle calcula um total de 83,276 kilos importados desde 30 de Junho de 1896 até 30 de Junho de 1897, e sómente 17,866 kilos foram dos Estados Unidos. Usa-se em grande escala a manteiga dinamarqueza, que é o unico producto que se importa de Dinamarca, mas como é embarcada em Hamburgo, figura como producto allemão. Vende-se esta pelo preço de 34½ a 40 centavos por libra, e é muito apreciada pela boa maneira em que chega empacotada. Infelizmente a manteiga dos Estados Unidos tem má reputação em Venezuela, por ser mal empacotada e por erros nas facturas.

O Consul PROSKAUER crê que é devido a isto que foram expedidos recentemente os regulamentos restrictivos com relação aos exames chímicos quanto a pureza da manteiga. Os referidos regulamentos foram publicados por inteiro no Boletim de Novembro na pagina 764. As infracções da lei que dispõe sobre productos "impuros" marcados na factura como "puros," serão punidas não sómente com a confiscação do producto, mas com a multa do dobro dos direitos impostos pelo Governo. Grande quantidade da banha que se usa na Republica, entra por Puerto Cabello, e se calcula que no exercicio de 1896-97, passaram por aquella alfandega 500,117 kilogrammas. Este artigo, proveniente dos Estados Unidos, soffre a mesma multa que a manteiga pelo infracção da lei, e apesar do desejo por parte das autoridades de fomentar nosso trafico, nada se pode conseguir sem a cooperação conscienciosa dos exportadores.

Exportação de Gado. Lê-se no *Panama Star and Herald* que uma casa brasileira da cidade do Pará enviou recentemente um representante a Caracas com o objecto de estabelecer com regularidade a exportação de gado venezuelano para o Brazil. Diz-se que este agente contractou para um embarque mensal de 800 cabeças de gado que devem ser exportadas alternativamente por via de Puerto Cabello e do districto de Orinoco. Até agora esta casa tem comprado seu gado na Republica Argentina, mas as vantagens da mudança são evidentes, si se compara a distancia dos portos argentinos ao Pará, que exige trinta dias de viagem, com a de Puerto Cabello ao Pará que exige somente seis ou oito dias. A referida casa tem dous vapores equipados especialmente para o transporte de animais. O *Star and Herald* acrescenta: "Crê-se com confiança que Venezuela, e especialmente o districto de Aragua, fornecerá no proximo futuro quasi todo o gado para o norte do Brazil e as Antilhas."

Classificações da Tarifa. O Sr. PLUMACHER, consul dos Estados Unidos em Maracaibo, n'uma carta escrita em data de 8 e 10 de Outubro, remette copias de um decreto do Ministerio da Fazenda, em que se dão as classificações de productos estrangeiros que se importam em Venezuela, e que até agora foram excluidos.

O panno de algodão, misturado com seda artificial, os tecidos de rami, e os de algodão misturados com rami, figuram na classe 7^a, e pagam 5 bolivares por kilogramma (96½ centavos por 2.2046 libras). Os mineraes que se empregam na preparação de gaz acetileno figura na classe 1^a, e são livres de direitos. O tabaco e os cigarros pagam 4 bolivares por kilogramma (77.2 centavos por 2.2046 libras), e os tecidos de algodão afelpados usados para toalhos e sobrecamas se encontram na classe 5^a, e pagam 24 centavos por 2.2046 libras.

Lavradores em Venezuela. O Consul PROSKAUER, n'uma comunicação recente dirigida ao Ministerio de Estado, diz que, na sua opinião, as vantagens offerecidas em Venezuela a agricultores americanos são maiores do que a qualquer outra classe de pessoas. Ao expressar esta opinião, aconselha aos agricultores que desejem emigrar para Venezuela, que não venham sós ou simplesmente acompanhados de suas familias, mas que formem pequenas colonias com communhão de interesses. Falla com enthusiasmo da salubridade do clima e da fertilidade do solo, pretendendo que na vizinhança de Puerto Cabello podem-se obter tres colheitas de cereaes por anno, termo médio, as quaes variam segundo a altura do terreno semeado. O cacão, o café e os cocos crescem nas regiões baixas, o tabaco nas regiões situadas a uma elevação media, e o trigo nas mais altas.

Cultura de Henequen. Muito interesse têm-se desenvolvido ultimamente relativamente á cultura do henequen, e os agricultores pretendem que têm produzido uma planta que dá uma fibra mais fina e por conseguinte mais valiosa do que o artigo mexicano. Para a exploração desta industria têm-se importado no paiz machinas as mais aperfeiçoadas, assim evitando-se o custo de transporte da materia prima e aproveitando-se, ao mesmo tempo, dos preços baixos do trabalho. Como o consumo deste artigo é calculado em 2,000,000 toneladas, com um valor de \$110 por tonelada, como preço medio nos mercados europeos, é evidente a importancia deste trafico.

BULLETIN MENSUEL

DU

BUREAU DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES

UNION INTERNATIONALE DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES

VOL. V.

DECEMBRE 1897.

No. 6.

RELATIONS COMMERCIALES.—VI.*

LE LITTORAL OCCIDENTAL DE L'AMÉRIQUE DU SUD.

Dans le BULLETIN pour le mois de novembre, le développement commercial du littoral du Nord de l'Amérique du Sud a été montré affecté, relativement à ses relations avec les États-Unis, par les mêmes considérations qui s'appliquent, à un degré plus grand ou moindre, au Mexique, à l'Amérique Centrale et aux îles de la Mer des Caraïbes. Par leur situation géographique, tous ces pays sont plus rapprochés des États-Unis que d'aucun pays de l'Europe, et les avantages auxquels peuvent s'attendre la Grande-Bretagne, l'Allemagne, et la France, en faisant la concurrence aux États-Unis, sont purement artificiels, ou ceux qui par d'autres mots résultent de l'accaparement plus ancien et plus actif du marché de certaines marchandises, des réductions de tarifs, de frets, des termes favorables de crédit, et des facilités de banque soigneusement organisées.

Il en est tout autrement sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud. Les taux élevés de fret à travers l'isthme de Panama, et l'inconvénient et la cherté du transport des marchandises à bord des bateaux à vapeur qui font le commerce en remontant et en

* Le premier article de cette série a paru dans le BULLETIN MENSUEL pour le mois de Juillet, 1897.

descendant la côte, contribuent à rendre moins chère la route européenne par le Cap Horn, que celle allant de la côte de l'Atlantique des Etats-Unis par Panama. Ce fait est un argument de plus en faveur de la construction du Canal de Nicaragua sous le contrôle américain.

Il y a sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud trois ports importants, Guayaquil, à l'Équateur; Callao, au Pérou; et Valparaiso, au Chili. Les distances qui seraient épargnées par les vapeurs entre New York et ces ports par la construction d'un canal, en comparaison de la route par le Cap Horn, déjà montrées dans le tableau publié avec la charte du Canal de Nicaragua, dans le BULLETIN pour le mois de septembre, seraient les suivantes :

Guayaquil, 7,073 milles; Callao, 5,896 milles; Valparaiso, 3,426 milles. Les distances épargnées aux voiliers seraient encore plus grandes, puisque la route qu'ils suivent est plus longue que celle que prennent les vapeurs en tournant le Cap Horn. Le terminus oriental du Canal de Nicaragua étant de 2,000 à 3,000 milles plus près de New-York que de Liverpool, Hambourg, ou le Havre, la construction du Canal serait d'un immense avantage pour les Etats-Unis, dans la concurrence pour le commerce de la partie occidentale de l'Amérique du Sud. A présent, les distances de New-York et de Liverpool (par le Cap Horn) à Guayaquil, à Callao, et à Valparaiso, sont à peu près égales.

Les pays de l'Amérique du Sud qui touchent à l'Océan Pacifique ou qui l'avoisinent sont : la Bolivie, le Chili, la Colombie, l'Équateur et le Pérou. La Colombie a déjà été considérée dans l'article de cette série, intitulé, " Le Littoral du Nord de l'Amérique du Sud," qui a paru dans le BULLETIN du mois de novembre, puisque ses principaux ports et centres industriels sont situés dans le territoire qui touche à la Mer des Caraïbes. Tous ces pays, à l'exception du Pérou, sont décrits dans le premier tome de l'excellent almanach commercial des Républiques américaines qui vient de paraître, et le soin apporté au travail de cette compilation devrait l'en rendre l'autorité reconnue pour le commerce de l'Amérique Latine. Des détails complets de leur commerce et de leurs industries, suivant les récents rapports officiels, sont donnés, de même que des informations soigneusement recueillies ayant rapport aux conditions et aux usages commerciaux, aux tarifs, aux règlements de port, aux lois de brevets d'invention, aux systèmes

de banque et de monnaie, aux facilités de transport, aux privilèges d'étrangers, etc. Leurs ressources naturelles y sont montrées si grandes, mais si imparfaitement développées à présent, qu'elles offrent des opportunités attrayantes à l'entreprise et au capital, aussitôt que celui-ci aura reconnu leurs grandes richesses.

Le commerce des États-Unis avec la côte occidentale de l'Amérique du Sud, pendant les deux derniers exercices finissant le 30 juin 1897, est montré dans les données suivantes, publiées par le Bureau de la Statistique du Département du Trésor :

Littoral Occidental de l'Amérique du Sud.

	Importations provenant de.		Exportations à destination de.	
	1896.	1897.	1896.	1897.
	<i>Dollars.</i>	<i>Dollars.</i>	<i>Dollars.</i>	<i>Dollars.</i>
Bolivie	Nulle.	Nulle.	21, 907	7, 787
Chili	4, 709, 017	3, 792, 434	3, 431, 805	2, 578, 911
Equateur	763, 643	566, 526	689, 416	734, 868
Pérou	712, 696	722, 089	999, 381	1, 108, 436
Total	6, 185, 356	5, 081, 049	5, 142, 512	4, 430, 002

l'Amérique du Sud.

Total	108, 828, 462	107, 389, 009	36, 297, 671	33, 768, 493
-------------	---------------	---------------	--------------	--------------

De ce qui précède, on verra que le commerce des États-Unis avec cette partie de l'Amérique du Sud, ne forme qu'une très petite fraction du commerce total avec ce continent. C'est un fait regrettable de constater que le montant des exportations dans les États-Unis provenant de ces pays, et les exportations à leur destination, ont diminué considérablement pendant l'année passée. La perte s'est portée presque entièrement sur le commerce avec le Chili, la baisse étant de plus de \$900,000 pour les importations, et de \$825,000 pour les exportations.

Tandis qu'à l'Equateur, il y a eu une diminution d'environ \$200,000 dans les importations expédiées aux États-Unis, et que les exportations provenant de ce dernier pays accusent une augmentation de presque \$50,000. D'autre part, on constate au Pérou des augmentations dans les importations et les exportations des États-Unis. Ce dernier pays a acheté du Pérou, pendant l'exercice passé, des marchandises d'une valeur supérieure de \$10,000

à celle de 1896, et ses ventes au Pérou ont augmenté de \$109,000. On ne peut douter que l'achèvement du Canal de Nicaragua, assurant aux expéditeurs des États-Unis des moyens plus rapides de transport et des frets moins élevés qu'à leurs concurrents européens, n'ait pour résultat des augmentations considérables au-dessus des chiffres ci-dessus donnés.

Tous ces pays fournissent des marchés d'avenir pour les manufactures des États-Unis, surtout pour les machines pour l'exploitation des mines, et autres, les instruments agricoles, les étoffes, les confections, les chaussures, les drogues et médicaments brevetés et beaucoup d'autres produits, mais les difficultés et la cherté du transport, et l'habitude de plusieurs générations de faire le commerce avec les contrées européennes continuent à détourner la plus grande partie de leur commerce des États-Unis en faveur de la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la France. Prenant, par exemple, la Bolivie, possédant une grande variété de produits qui trouveraient un marché facile aux États-Unis, on constate que ceux-ci n'ont rien importé ni en 1896 ni en 1897. Naturellement les exportations des États-Unis à la Bolivie sont insignifiantes, s'élevant en 1896 à seulement \$21,907 et en 1897 à \$7,787. Cependant la Bolivie consomme des quantités considérables de de coton et de lainages, de quincaillerie, des objets de fantaisie, des meubles, etc., et elle produit de grandes quantités de caoutchouc (dont une partie entre sans doute aux États-Unis, comme caoutchouc brésilien), de cacao, de café, de quinquina, de laine, des peaux et cuirs, d'argent, de cuivre et d'étain.

On sait que les ressources minérales de la Bolivie sont immenses. Ses mines d'argent sont parmi les plus riches du monde, et malgré les grandes difficultés de transport, dues au caractère montagneux du pays, et le manque de chemins de fer, elles ont été exploitées et ont rendu des profits énormes. Avec une superficie d'environ 780,000 milles carrés de pays varié, riche en minerais et en bois précieux, et offrant de vastes étendues de terrains féconds pour la culture du café, du cacao, du tabac, et d'autres produits propres aux régions tropicales ou tempérées, qui trouveront une vente facile et rémunératrice dans les marchés du monde, la Bolivie a une population de moins de 2,500,000. Ce fait, à lui seul, est une indication suffisante des possibilités qui attendent le capital et l'effort individuel, et du champ plein de promesses qu'offre la

Bolivie, au développement des industries et du commerce. Les Allemands se sont rendu compte, il y a longtemps, des possibilités du pays, et aujourd'hui ils contrôlent l'administration du commerce d'exportation et d'importation au préjudice, naturellement, des États-Unis et de tous les autres pays.

L'Équateur présente à peu près le même aspect que la Bolivie, par rapport à ses relations avec les États-Unis, bien que le mouvement commercial actuellement constaté soit considérable, s'élevant, l'année antérieure, à \$556,526 pour les importations à destination des États-Unis, et à \$734,868 pour les exportations provenant de ce pays. Mais l'Équateur, de même que la Bolivie, en ce qui concerne les États-Unis, est un pays de possibilités encore très peu développées, malgré ses ressources naturelles et ses demandes de beaucoup de produits fabriqués, que l'exportateur européen est toujours empressé à remplir. De même que la Bolivie, l'Équateur est riche en ressources minérales et manque de facilités de transport, n'ayant qu'une seule ligne de chemin de fer. L'or, l'argent, le cuivre, le fer, le plomb, et le charbon sont distribués largement, et le pétrole abonde sur la côte près de Guayaquil. Le climat et le sol variés conviennent à la culture de produits agricoles bien différents, tels que le cacao, la canne à sucre, le coton, le riz, le tabac et les fruits tropicaux, aussi bien que les céréales, et les légumes des zones tempérées. Les forêts fournissent de grandes quantités de quinquina, de bois de teinture, et de caoutchouc, et des bois précieux s'y trouvent abondamment.

Malgré les encouragements qu'offre le commerce, les importations provenant des États-Unis ont passé de \$761,198 en 1894, à \$734,868 en 1897. Il faut le dire que les chiffres du commerce des États-Unis avec l'Équateur pour les dernières années n'offrent que très peu d'encouragement; mais de l'autre côté, la diminution est due sans doute à la négligence des États-Unis de profiter des avantages existants, plutôt qu'à une tendance spéciale de l'Équateur vers le commerce européen. Ici, comme partout ailleurs dans l'Amérique du Sud, l'agrandissement du commerce avec les États-Unis ne sera assuré que par l'introduction dans le pays de capital et d'énergie commerciale, après une étude soigneuse des conditions locales. Les États-Unis prennent les devants quand il s'agit de remplir les commandes de quincaillerie, de verrous, de clous, d'outils, etc., et aussi de l'huile de graine de

coton, et de malt et de houblon pour la fabrication de la bière. Cette liste s'agrandirait sans doute, par des efforts vigoureux, tels que font les exportateurs européens.

Le Chili diffère de la Bolivie et de l'Équateur en ce qu'il possède de grandes facilités de chemins de fer et des voies bien développées d'industrie et de commerce. Économiquement aussi bien que politiquement, le Chili est une des plus progressives républiques de l'Amérique du Sud, et il est plus assimilé dans ses méthodes industrielles et commerciales aux États-Unis qu'aucune des autres. Il semblerait, en conséquence, que les relations commerciales des deux pays seraient très rapprochées et d'un avantage mutuel. Mais la situation géographique du Chili, et le manque de communications à bon marché par voie de l'isthme de Panama, telles que donnerait un canal à vapeurs, le rendent pratiquement équidistant des États-Unis et des ports européens par voie du Cap Horn, et comme la Grande-Bretagne et l'Allemagne absorbent presque toute son exportation principale, le nitrate de soude, il est ainsi prédisposé à faire le commerce avec eux. Il faut se tenir compte en plus, de l'indifférence qu'ont montrée jusqu'ici les exportateurs aux États-Unis, en comparaison des efforts actifs et ininterrompus de leurs compétiteurs européens. Du total des importations du Chili, s'élevant à plus de \$40,000,000 la Grande-Bretagne en a fourni presque la moitié, l'Allemagne vient ensuite, et les États-Unis en troisième lieu, ceux-ci ayant gagné cette place sur la France en 1894. Les États-Unis importèrent du Chili \$1,200,000 de plus qu'ils ne lui en ont vendu l'année dernière, de sorte qu'ils peuvent raisonnablement s'attendre à y trouver un plus large débouché pour ses produits fabriqués.

De tous les pays de l'Amérique du Sud, le Pérou est un de ceux qui présentent le plus d'intérêt aux habitants des États-Unis, à cause de son histoire romanesque qui a été si vivement décrite par un de leurs écrivains, PRESCOTT, et de l'association du nom d'un autre de leurs compatriotes, HENRY MEIGS, avec la construction du Chemin de Fer Oroya, à présent le Chemin de Fer Central du Pérou, un des plus grands accomplissements des temps modernes dans l'art de l'ingénieur. Les ressources agricoles et les produits des forêts du Pérou sont à peu près les mêmes que ceux de la Bolivie et de l'Équateur, et sont capables de devenir la base de grandes richesses nationales.

Cependant c'est vers les minéraux du Pérou que l'esprit se tourne instinctivement, puisque ce pays a été un des principaux réservoirs des métaux précieux aux yeux du monde entier depuis l'époque des conquérants espagnols. On prétend que l'on trouve de l'or dans chaque partie du Pérou, et malgré l'exploitation pendant des siècles des dépôts aurifères contribuant énormément à la richesse du monde, il est plus que probable qu'il y ait encore au Pérou beaucoup de régions aurifères qui, exploitées par des machines modernes, produiraient des résultats rivalisant avec ceux obtenus dans la région du Klondike, et sans le péril et la souffrance qui se rattachent à l'exploitation des mines dans les régions arctiques. Dernièrement l'exploitation des mines d'argent a été la principale industrie du Pérou, et l'on y trouve le plomb, le cuivre, l'étain, le sulphate, l'asphalte, et le gypse. Le pétrole est abondant et promet de devenir prochainement une grande industrie.

Il manque au Pérou peu d'éléments qui contribuent à la prospérité industrielle et commerciale, mais ici, comme partout dans l'Amérique du Sud, le capital est nécessaire pour le développement des ressources naturelles, et pour la construction de chemins de fer qui le mettraient en communication facile avec les vaisseaux du monde. Par suite d'un arrangement avec un syndicat composé de capitalistes anglais, connu sous le nom de Peruvian Corporation, le Gouvernement péruvien, en 1890, a affermé à la corporation tous les chemins de fer nationaux, ayant une longueur totale de 800 milles, moyennant la liquidation de sa dette extérieure, pour une période de soixante-six ans, et lui a accordé la navigation libre du lac de Titicaca, l'usage des môles et des quais de certains ports, et d'autres privilèges, y compris le droit d'ouvrir à l'exploitation les mines sur la route des chemins de fer, et des concessions de terrains pour l'émigration. Les relations du Gouvernement avec cette corporation ont été le sujet de plus ou moins de controverse, et l'effet pratique qui se ressentira dans le développement du pays reste à savoir. Ce n'est que naturel qu'il aura pour résultat l'affermissement des rapports commerciaux avec la Grande-Bretagne. Ce pays fournit de soixante à soixante-dix pour cent des articles fabriqués importés par le Pérou, s'élevant à une valeur de \$3,500,000 à \$5,500,000 pour les principaux articles.

Le commerce du Pérou avec les États-Unis était, il y a quelque

temps très grand, mais depuis la guerre avec le Chili en 1879-1884, il a diminué. Avant cette période, le Pérou achetait des Etats-Unis de grandes quantités de blé, de bois de construction, de saindoux, de pétrole, d'aliments conservés, de malles, de pendules, de machines à coudre, de fournitures de chemins de fer et de tramways, d'ustensiles de ménage, de médicaments brevetés, de cordage, de toile à voile, etc., d'une valeur totale d'environ \$2,000,000 par an. Pendant l'année passée, les Etats-Unis n'ont vendu au Pérou que pour un peu plus de la moitié de cette somme. Le pays a souffert non seulement de la perte de territoire de beaucoup de valeur, mais aussi de conflits à l'intérieur résultant de la guerre avec le Chili, qui ont eu sur le commerce et l'industrie, des effets malheureux—ce qui a contribué à la diminution du commerce avec les Etats-Unis. Pendant les deux dernières années, la perspective s'est montrée plus encourageante, et un renouvellement de l'intimité commerciale suivrait sans doute les efforts concertés de la part des exportateurs des Etats-Unis.

Néanmoins, le grand problème n'est pas seulement de chercher comment on peut regagner les marchés perdus aux Etats-Unis, sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud, mais de créer des conditions qui assureront l'établissement d'un commerce grand et stable, et d'attirer le capital, l'entreprise, et le travail de métier des Etats-Unis à ce vaste domaine de moyens plus ou moins dormants et très peu développés. La solution du problème se trouvera sans doute dans la construction d'un canal à travers l'isthme de Panama, complété par l'établissement de lignes de vapeurs d'une grande vitesse entre les ports de l'Amérique du Sud et des Etats-Unis, la continuation des voies ferrées, et l'effort actif des commerçants, des fabricants et des capitalistes des Etats-Unis, qui aujourd'hui même seraient rémunérateurs et ne pourraient manquer de produire des résultats aussi satisfaisants à tout le littoral occidental de l'Amérique du Sud qu'aux Etats-Unis.

Joseph P. Smith

LA SITUATION FINANCIÈRE AU BRÉSIL.—III.*

IV.

DIFFICULTÉS ET REMÈDES.

Le changement soudain des institutions, lors de la proclamation de la République, le 15 novembre 1889, nonobstant s'être fait sans les perturbations et sans les scènes sanguinaires qu'accompagnent généralement les révolutions en les remplissant de deuil, causa une telle surprise et agitation dans les cercles politiques et financiers d'Europe que les courants déjà établis de capitaux à la procure d'emploi au Brésil furent arrêtés dans leur cours, non seulement par mesures de prudence en face d'une situation nouvelle et anormal, mais aussi à cause de la méfiance que réveillait, dans les pays monarchiques, la disparition, du jour au lendemain, d'un Empire que l'on supposait durable, et d'un Empereur que presque tout le monde désignait comme étant le plus sage et le plus libéral de son temps.

La prudence et même le doute étaient tout naturels. Si dans ce moment là, la direction du Trésor de la République avait été confiée à un esprit mûr et conservateur, qui aurait donné comme gages une ferme intention de soutenir les finances sans autre innovation que celle de combattre le déficit, masqué depuis des années par le solde des emprunts, la défiance et le soupçon auraient disparu en peu de temps, et le crédit du Brésil se serait consolidé.

Cependant la victoire politique si facile, vint se jouer des esprits les plus clairs, et un des hommes les plus notables de la nouvelle génération, celui qui avait des titres pour être le HAMILTON de la République naissante, par une erreur d'appréciation qui doit être plutôt attribuée à un patriotisme aveugle qu'au mépris des principes économiques, arriva à être convaincu de ce que le capital était chose facile à créer avec des émissions de papier-monnaie inconvertible, dans l'espoir de voir un pays agricole se transformer, comme par un coup théâtral, en un pays-manufacturier et qu'un

* Le premier article de cette série a paru dans le BULLETIN MENSUEL pour le mois d'octobre 1897.

tel changement vint créer la capitalisation indispensable à la réorganisation financière.

Que ce pays vivait au jour le jour, dépensant tout ce qu'il gagnait, sans économies appréciables, était un fait déjà du temps de l'Empire. La production augmentait d'année en année, les hauts prix de nos produits se conservaient au même niveau; mais depuis des années, et principalement depuis l'émancipation des esclaves, lorsque la culture de céréales et d'autres articles nécessitant des procédés intensifs fut négligée, pour que tout le labour pût être employé exclusivement à la production du café, à l'importation de presque tous les produits manufacturés, vint se joindre celle de s'incliner marchandises alimentaires, faisant contre nous la balance du commerce.

Les théoriciens avaient inventé et propagé l'idée que l'excès d'importation sur l'exportation d'un pays était à peine une preuve de sa richesse, et tant que le change fut artificiellement maintenu au pair cette absurdité fut impunément en vogue.

Le changement de régime accompli et les émissions de papier-monnaie initiées créant toutes les apparences de prospérité pendant deux ans, commença la baisse du change et l'insuccès des compagnies organisées sans base solide; a l'orgie des spéculations de la bourse, succédèrent les liquidations désastreuses, et l'illusion financière se transforma en dure réalité et remplit de ruine le Brésil entier. Le papier fiduciaire, au lieu de développer la richesse nationale en gardant dans le pays une part du prix de l'importation, réduisit de plus de deux tiers la puissance d'acquisition de notre monnaie. Si nous joignons à ceci l'élévation des tarifs de douanes en vue de protéger indistinctement les industries qui avaient des éléments de vie ou celles qui n'en avaient pas, et la baisse de prix de notre principal produit d'exportation, le café, due principalement à un excès de production, nous aurons clairement indiqué les causes de la présente situation financière.

Après l'erreur d'appréciation du Ministre du Gouvernement Provisoire et l'insuccès de son plan de finances, si le capital détruit vint augmenter la dette publique, le pire résultat de l'insuccès fut la dépréciation de notre monnaie courante, sans laquelle, grâce à l'augmentation des revenus publics immédiatement après l'émancipation des anciennes provinces, nous n'aurions aujourd'hui aucun déficit.

Effectivement, la recette et la dépense évaluées de la République furent :

Années.	Recette.	Dépense.
	<i>Milreis.</i>	<i>Milreis.</i>
1880	160,060,744	154,565,947
1890	105,253,406	220,645,874
1891	228,945,070	220,592,463
1892	227,607,092	279,180,219
1893	259,850,981	291,311,079
1894	266,484,615	370,668,341
1895	309,725,297	275,601,670
1896	331,174,400	343,436,210
1897	335,894,000	329,112,753

Les revenus augmentèrent, mais le papier-monnaie souffrant une dépréciation, les obligations du Trésor se sont presque triplés, et nonobstant ceci, les intérêts et amortissements de la dette publique ont été ponctuellement payés.

En éliminant la baisse du change, laquelle, selon l'opinion de la Commission du Congrès, est un obstacle à l'importation, et par conséquent diminue les revenus à percevoir, la présente situation améliorerait immédiatement.

Ce que l'on ne fit pas en 1889, à cause des apparences trompeuses de prospérité, on est en train de le faire maintenant. Il suffit de lire attentivement les derniers rapports du Ministre des Finances et de l'ex-Ministre de l'Industrie pour être convaincu que nous sommes sur le bon chemin.

Le premier remède est l'économie et des retranchements, non seulement dans les dépenses qui peuvent être ajournées, mais aussi dans les appointements des fonctionnaires publics, au patriotisme desquels le Gouvernement n'appellerait pas inutilement. Une réduction de 2 à 10 pour cent sur les appointements, selon leur importance, et la perception fidèle des droits de douane, suffiront pour mettre aussitôt en équilibre la recette et la dépense.

La transformation en monopole de l'État, de la vente du café, du caoutchouc et du tabac, suivant l'exemple des nations les plus civilisées et bien administrées et limitant l'exportation des produits à leur demande sur les marchés consommateurs, non seulement créerait des ressources immédiates au moyen de puissantes associations, pour l'agriculture, la sauvant des taxes usuraires qu'elle paie

actuellement, mais rehausserait la valeur de notre principal article d'exportation, sans peur de concurrence, car nulle part, en dehors du Brésil, les conditions naturelles du sol et du climat contribuent à rendre ce produit aussi abondant et aussi bon marché.

Nous sommes, au fait, en position de dominer les marchés de café, au lieu de nous soumettre à leurs dictées. Il suffirait de régler les sorties de cet article pour hausser sa valeur. Et le café, le caoutchouc et le tabac seuls, suffissent par leur valeur, pour changer le cours du change.

Ceux-ci ne sont, toutefois, que des remèdes pour des crises temporaires. Pour donner une véritable stabilité aux finances du pays, les remèdes radicaux pour cette situation sont :

La transformation de la culture presque exclusive d'un seul article en celle de plusieurs autres, et à côté de la diminution de l'exportation du café, l'accroissement de la production du caoutchouc, le développement des cultures de soie et de coton, de toutes les céréales, de la vigne, de l'élevage de bétail, des laitages, et la promotion de la pêche : l'encouragement prudent de quelques manufactures qui aient des éléments réels de vie, comme celles d'étoffes de coton, de fruits et poissons en conserve, de laitages, tanneries de cuirs et de peaux, de chaussures, menuiseries, d'articles de caoutchouc et de la première préparation de la soie, de fibres végétales et d'autres matières premières dont la valeur peut être ainsi augmentée.

Une fois l'activité nationale dirigée vers une multiplicité de produits, soit nécessaires à la consommation intérieure soit demandés par les marchés étrangers, la balance du commerce nous sera de nouveau favorable, l'accumulation des soldes correspondra à l'enrichissement du pays, et en peu d'années le Gouvernement pourra compléter le rachat du papier-monnaie inconvertible et y substituer la monnaie métallique et les billets du Trésor, payables en or.

Le manque d'un système de banques comme il existe en Angleterre ou aux États-Unis, et la vaste extension de notre territoire privé encore de communications faciles, exigent pour toutes les transactions du commerce, l'envoi de l'argent lui-même, et c'est pour ceci que le papier monnaie, par plus de facilité de transport, figurera en plus grande proportion que celle qu'il a dans d'autres

pays de population plus dense et doués de plus rapides moyens de communications.

Nation pleine de ressources naturelles qui ont à peine besoin de bonne direction pour émerveiller le monde avec leur richesse, on n'a besoin d'aucun effort surhumain pour rétablir ses finances.

Économie dans les dépenses publiques, meilleure orientation dans l'agriculture et dans les autres industries nationales, observance rigoureuse des lois, garantie absolue de tous les droits sans le moindre privilège de classes, plus d'esprit conservateur et moins d'innovations et de plans aventureux, nous placeront dans la position à laquelle nous sommes destinés par la fertilité de notre sol et le naturel pacifique de notre race.

Le progrès rapide des États de l'Union dont les soldes feraient en peu de temps disparaître la dette publique extérieure du Brésil, si l'Union avait maintenu le système centralisateur erroné de l'Empire, devra, dans un avenir prochain, par l'accroissement de l'importation, amener comme résultat l'accroissement considérable du revenu national. L'augmentation de l'émigration qui en 1891 toucha le maximum de 218,958 émigrants et en 1895 fut de 164,598, en attestant le fait peu connu, que l'émigration, proportionnellement à la population des deux pays, est plus grande pour le Brésil que pour les États-Unis, démontre que la solution du problème économique au Brésil sera faite simplement avec la collaboration du temps.

J'ai entendu dire que les propres amis du Brésil et de ses nouvelles institutions, ont peur de ce que les États prospères viennent à se détacher de l'Union, dont l'affaiblissement serait inévitable avec ces démembrements. Ces craintes sont absolument sans fondement. Si les anciennes Provinces, victimes de la centralisation ne se séparèrent de l'Empire, il est difficile de concevoir que maintenant qu'elles sont converties en États prospères se soucient de le faire. Au dessus des intérêts économiques, il y a les liens de race, langue et religion réunis dans l'amour de la patrie brésilienne que jamais ne permettra le fractionnement de la vaste agrégation.

Pour prouver cette assertion, il suffit de rappeler qu'encore cette année, lorsque dans l'intérieur de Bahia une horde de fanatiques et d'ignorants, fortifiés dans une position presque inaccessible, mettait à contribution les ressources du Gouvernement de la

République et lui décimait les forces régulières, les deux États les plus éloignés au nord du Brésil, Pará et Amazonas, envoyèrent au théâtre de la lutte ses corps de police, démontrant ainsi leur intérêt pour la défense de l'Union, c'est-à-dire, leur amour de la patrie, grande et indivisible.

Non, une nation animée par de tels sentiments, possède en elle-même tous les éléments de vitalité et de progrès.

Salvador Allende

ARGENTINE REPUBLIC.

EXPOSITION NATIONALE.

Le Bureau a reçu une annonce officielle du projet de la République Argentine pour l'établissement d'une exposition nationale qui aura lieu dans la ville de Buenos Ayres en 1898. La circulaire est en date du 18 Juin 1897, et est signée par le Ministre de l'Intérieur, Dr. N. QUIRINO COSTA, comme président; par Señor VICENTE L. CASARES, comme 1^{er} vice-président; et par Señor JUAN VIDELA, comme 2^e vice-président; et par une commission composée des plus importants citoyens de la République.

La commission dit que l'exposition précédera celle qui aura lieu à Paris en 1900, et au nom du gouvernement national, les producteurs du pays sont invités à exposer leurs produits. L'exposition sera inaugurée le 9 juillet, et sa clôture aura lieu le 9 Octobre de la même année.

La législature de la province de La Plata a voté une somme de \$25,000 pour les dépenses de l'entreprise.

CHILI.

COMMERCE EXTÉRIEUR EN 1895 ET 1896.

D'après les informations sommaires qui viennent d'être publiées par l'administration des douanes, le mouvement du commerce extérieur du Chili, évalué en dollars de 38 pence, s'est élevé pendant les deux dernières années aux chiffres suivants:

	1895.	1896.
Importations.....	60,206,552	74,082,805
Exportations.....	72,919,882	74,359,419
Total.....	142,126,434	148,442,219

Ainsi, les transactions commerciales de 1896 accusent une augmentation totale de \$6,315,785, par rapport à l'année antérieure. En 1896, le chiffre des importations se trouve être à peu près le même que celui des exportations, qui sont supérieures de \$1,439,532 à celles de 1895. Cette augmentation porte presque entièrement sur les produits suivants:

Blé.....	\$2,093,103
Iode.....	621,370
Laine.....	304,532
Cuivre en barre.....	545,901
Argent en barre.....	315,606
Minerais de cuivre et d'argent.....	745,692
Semelles.....	203,000

Par contre, les exportations de 1896 comparées à celles de 1895 accusent les diminutions ci-après sur quatre des principaux articles:

Salpêtre.....	\$1,596,534
Cuir de bœuf.....	672,720
Charbon de terre.....	126,667
Or en barre.....	28,758

En 1888 et en 1893, les années les plus prospères du commerce du Chili, les exportations atteignirent le chiffre de \$73,000,000, aujourd'hui dépassé d'environ \$1,359,419.

Les données de 1896 ne peuvent pas être prises comme base des prévisions pour l'année courante, notamment à cause de la diminution déjà constatée dans les expéditions de salpêtre et qui semble devoir s'accroître jusqu'à l'épuisement du stock considérable qui encombre les dépôts d'Europe. En effet, la comparaison des chiffres obtenus pendant le premier trimestre de 1897 avec ceux afférents à la période correspondante de l'année antérieure donne les résultats suivants:

	Importations.	Exportations.
1 ^{er} trimestre, 1896.....	\$18,987,330	\$18,988,533
1 ^{er} trimestre, 1897.....	16,642,715	13,880,919
Différence.....	2,344,615	5,107,614

Le salpêtre entre à lui seul pour les quatre cinquièmes dans la diminution des exportations, qui se répartit à peu près comme suit :

Salpêtre	84,055,343
Cuivre en barre.....	97,873
Minerais d'argent.....	95,251
Argent en barre.....	180,643
Borate de calcium.....	65,975
Orge.....	138,865
Laine.....	84,698

Trois autres articles accusent une légère augmentation durant la même période, savoir :

Blé.....	865,363
Iode.....	74,730
Semelles.....	34,373

INDUSTRIE DU CUIR.

Il est impossible de fixer la date à laquelle la tannerie a été introduite au Chili: toutefois on peut dire que les Espagnols l'ont exercée peu après la conquête. En 1825, GUILLAUME PORTE, corroyeur et tanneur de mérite, persuadé par le gouvernement de venir au Chili, s'établit dans la ville de Santiago avec d'autres industriels français. Ce début marque le commencement de l'industrie dans la République. Depuis cette époque, la tannerie a été presque exclusivement exploitée par des Français. En 1860, une colonie allemande de Valdivia s'établit au milieu d'une forêt, où abondaient tous les arbres aux écorces riches en tanin, et commença à fabriquer les cuirs à semelles très renommés sous le nom de cuirs de *Valdivia*.

A partir de cette période la tannerie comme branche d'industrie est devenue très prospère, et s'est étendue de Santiago aux différentes parties du pays.

Quant à l'importation du cuir tanné, on peut dire qu'elle est absolument nulle en ce qui concerne le cuir à semelles, le pays se livrant à l'exportation de cet article. On reçoit quelques cargaisons de courroies fabriquées en France, en Angleterre, et aux Etats-Unis. En revanche, le Chili importe de grandes quantités de cuirs à empeignes, et généralement on peut évaluer l'importation des veaux cirés, principalement de provenance française, à 800 douzaines par mois. Les Etats-Unis ne se sont aucunement intéressés dans l'industrie du cuir au Chili, qui est actuellement monopolisée par des commerçants français et allemands.

COLOMBIE.

CONTRAT POUR LA CONSTRUCTION D'UN CHEMIN DE FER
AÉRIEN.

L'Honorable CHARLES BURDETT HART, Ministre des États-Unis à la République de la Colombie, transmet au Département d'État les termes du contrat conclu entre la République et NICOLAS KROHNE, sujet allemand, pour la construction d'un chemin de fer aérien partant de la ville de Hondo, sur la rivière de la Magdalena, et aboutissant à une ville située sur la savanne du Bogotá.

D'après les termes de cette concession, la ligne doit être construite et ouverte au trafic dans trois ans à partir de l'approbation du contrat; le système de transport employé étant le système aérien d'OTTO. Le droit de faire élever sur les grandes routes des poteaux ou supports pour la ligne est accordé, tant qu'ils n'empêchent pas le trafic public. Sur la propriété particulière, le concessionnaire doit obtenir, à ses propres frais, le terrain nécessaire à la ligne et à ses annexes; au cas que les propriétaires du terrain et le concessionnaire ne puissent pas s'entendre quant aux termes, le Gouvernement l'expropriera et le paiement sera fait aux dépens du concessionnaire.

La compagnie contractante est autorisée à construire des embranchements s'étendant dans les centres producteurs du pays, ces lignes jouissant dans leur construction, de tous les privilèges accordés à la ligne principale. Les travaux de construction de la ligne principale devront commencer dans les dix-huit mois, comptés de la date de l'approbation du contrat, et la ligne devra être finie et ouverte au service public, en condition de solidité et de sécurité parfaites, dans un délai de trois ans.

Le concessionnaire se rend responsable du bon maintien de la ligne et de ses embranchements, de sorte qu'en tout temps, sauf dans des circonstances imprévues, le transport des postes, des passagers et des cargaisons se fasse avec une vitesse et sécurité raisonnables. Le tarif de transport sera établi par la compagnie, mais il ne doit pas dépasser 150* uares par tonne, ou son équiva-

* 1 mark = 24 cents, monnaie des États-Unis.

lent en monnaie colombienne, sur les cargaisons de la rivière Magdalena à destination de la Savanne du Bogotá. Pour le transport sur les autres branches de la ligne, un tarif proportionnel sera établi.

Pour chaque période de cinq ans après la mise en opération de la ligne, la compagnie s'oblige à réduire le tarif; à la fin de la dixième année, il sera réduit de la moitié ou de 65 mares par tonne sur des cargaisons à destination directe; le tarif des cargaisons expédiées par les embranchements sera établi d'après la distance de transport. Les postes du Gouvernement seront transportées libres de frais, mais la propriété du Gouvernement paiera les frais ordinaires, la compagnie lui accordant, dans tous les cas, la préférence de l'envoi immédiat.

La concession peut être transférée en entier ou en partie à une troisième partie, exceptant toutefois aux nations étrangères. A l'expiration de cinquante ans après l'achèvement des travaux, la propriété, avec toutes ses branches et appartenances en état parfait, et sans aucune rémunération, reviendra au Gouvernement de la Colombie.

COSTA RICA—NICARAGUA.

DÉCISION ARBITRALE DU GÉNÉRAL E. P. ALEXANDER, INGÉNIEUR-ARBITRE.

Le Bureau a reçu du Señor CALVO, Ministre Résident de Costa Rica, le texte de la décision arbitrale du Général E. P. ALEXANDER, nommé par le Président CLEVELAND, Ingénieur-arbitre pour déterminer la ligne de démarcation entre le Costa Rica et le Nicaragua.

Les termes de la convention pour la délimitation des frontières ont été publiés en entier dans le BULLETIN MENSUEL pour le mois d'avril, 1897.

JUAN DEL NORTE, NICARAGUA,
le 30 septembre 1897.

Aux Commissions de Limites de Costa-Rica et Nicaragua.

MESSIEURS: En conséquence des fonctions qui m'ont été attribuées comme ingénieur-arbitre de vos deux commissions, ayant le pouvoir de décider finalement toute question de différence qui pourrait survenir pendant les travaux d'arpentage pour la délimitation des frontières entre les deux Républiques, j'ai étudié et considéré attentivement tous les arguments pour et contre, les cartes

et documents qui m'ont été soumis, ayant rapport à la situation exacte ou le point de départ de la dite ligne de démarcation de la côte des Caraïbes.

Les conclusions auxquelles je suis arrivé, et la décision que je vais prononcer, ne sont pas d'accord avec les vues de l'une ou de l'autre des commissions. Ainsi, en déférence aux excellents et sincères arguments si fidèlement et si loyalement présentés par chaque commission à l'appui de sa cause respective, j'indiquerai brièvement ma manière de penser et les considérations qui m'ont paru concluantes pour la détermination de la question. Et entre toutes ces considérations, la principale et la dominante est que nous devrions interpréter et remplir le traité du 15 avril 1858, *de la manière dont il a été mutuellement compris par ses auteurs, au jour de sa célébration.*

Chaque commission a présenté un mémoire très élaboré et bien discuté pour démontrer que le texte du traité est conforme aux réclames respectives pour l'établissement du point de départ de la ligne de délimitation à un endroit qui offrirait à leurs pays de grands avantages. Ces points sont éloignés de plus de six (6) milles, et ils sont indiqués sur la carte qui accompagne cette décision.

La réclamation de Costa-Rica est située sur la rive gauche ou la terre extrême à l'ouest du port; celle du Nicaragua sur la terre extrême à l'est de l'embouchure de l'affluent du Taura.

Sans aucun essai de donner réplique en détail à chaque argument présenté par l'une ou l'autre partie à l'appui de sa prétention respective, tous seront indiqués et suffisamment contestés en démontrant que ceux qui ont conclu le traité, s'entendirent mutuellement et eurent en vue un autre point, à savoir: l'extrémité de la terre à l'embouchure orientale du port.

Ce que nous voulons trouver c'est l'idée des hommes qui ont formulé le traité, plutôt que quelque interprétation possible qui puisse s'attacher aux phrases ou aux mots isolés. Et cette idée des hommes me paraît très claire et évidente.

Ce traité n'a pas été fait en hâte ou négligemment.

Chaque Etat a été poussé par des années de négociations stériles, à proximité de guerre en défense de ce qu'il considérait ses droits, comme il est exprimé dans l'Article 1^{er}. Au fait, la guerre avait été déjà déclarée le 25 novembre 1857 par le Nicaragua, lorsque, grâce à l'intervention de la République de Salvador, un dernier effort pour l'éloigner fut fait, une autre convention fut convoquée et ce traité en est résulté. Nous pouvons maintenant arriver à l'entente mutuelle finalement arrêtée par ses auteurs, en cherchant premièrement dans le traité en entier l'idée générale, ou plan de conciliation sur lequel ils ont pu se mettre d'accord. Après, nous devons voir que la signification générale du traité, prise en entier, s'harmonise complètement avec la description détaillée de la ligne, et avec les noms propres de toutes les localités employés, ou *non employés* en connexion avec les mêmes. Car le *non-usage* de quelques noms peut être aussi significatif que l'usage de quelques autres. Maintenant de la considération générale du traité en entier, le plan de conciliation se montre clair et simple.

Costa-Rica devait avoir comme ligne de limites la rive droite, ou sud-est de la rivière considérée comme voie commerciale, d'un point situé à trois (3) milles au-dessous de Castillo et s'étendant jusqu'à la mer.

Le Nicaragua devait garder le pouvoir suprême sur toutes les eaux de la dite voie maritime de commerce, sans interruption jusqu'à la mer.

Il est à remarquer que cette division implique naturellement la possession par le Nicaragua de toutes les îles de la rivière et aussi de la rive gauche ou nord-ouest du point extrême (*headland*).

Cette division fait que la ligne de démarcation (supposant qu'elle soit tracée de la descente de la rive droite à un point près de Castillo) traverse les affluents du Colorado de même que ceux du Tauro.

Elle ne peut suivre ni l'un ni l'autre, car aucun d'eux n'est une voie commerciale, puisque ni l'un ni l'autre n'a pas de port à son embouchure.

Elle doit suivre l'affluent restant, celui appelé le San Juan Inférieur; passer par son port et se terminer à la Mer. La limite naturelle de cette ligne est l'extrémité droite de l'embouchure du port.

Ensuite, remarquons le langage de la description dont on se sert dans le traité pour expliquer d'où doit partir la ligne, et comment elle doit se diriger, laissant à côté, pour l'instant, le nom propre qui doit s'appliquer au point de départ. Elle doit partir "de l'embouchure de la rivière de San Juan de Nicaragua, et continuer de suivre la rive droite de la dite rivière à un point situé à une distance de trois (3) "milles anglais de Castillo Viejo."

Evidemment ce langage fut soigneusement considéré et précisé, et il n'y a qu'un point de départ possible pour telle ligne, et il se trouve à l'extrémité droite de la baie.

Enfin nous arrivons au nom propre donné au point de départ, "l'extrémité de Punta de Castilla." Ce nom, Punta de Castilla, ne paraît sur aucune des cartes originales de la baie de San Juan, qui ont été présentées par l'une ou l'autre partie à la controverse, et qui semblent comprendre toutes celles qui ont été publiées avant ou après le traité. Ceci est un fait significatif et sa signification est évidente. Punta de Castilla a dû être et a continué à être un point sans importance politique ou commerciale.

Autrement il n'aurait pas pu échapper si complètement à quelque note ou indication sur les cartes. Ce fait s'accorde entièrement avec les particularités de la terre ferme et du point extrême de la terre à la droite de la baie.

Elle continue aujourd'hui, obscure et inhabitée, sauf par la cabane d'un pêcheur.

Mais l'identification de la localité est mise en dehors d'aucune question de doute par la mention incidente, dans un autre article du traité même, du nom de Punta de Castilla.

Dans l'Article V, le Costa Rica s'engage à permettre au Nicaragua de se servir temporairement d'un côté du port sans le paiement de droits de port, et le nom de Punta de Castilla y est clairement attaché.

Ainsi, nous avons, en joignant l'idée générale de conciliation au traité, la description littérale en détail de la ligne, et la vérification du nom appliqué au point de départ par sa mention incidente dans une autre partie du traité, et par le témoignage unanime de tous les cartographes de toutes les nations, avant et après le traité, en excluant ce nom de toutes les autres portions du port. Ce fait paraît raisonnablement suffisant sur le sujet, mais la situation paraîtra plus claire encore, en donnant une explication courte de la géographie locale et d'une particularité spéciale de cette baie de San Juan.

L'aspect principal de la géographie locale de cette baie, depuis les récits les plus éloignés ayant rapport au sujet, a été l'existence d'une île à son embouchure, appelée, dans quelques cartes anciennes, l'île de San Juan. C'est une île d'assez d'importance pour être mentionnée en 1820 par deux auteurs distingués, cités dans la réplique de Costa-Rica au mémoire du Nicaragua (page 12); et c'est une île aujourd'hui, et ainsi elle apparaît sur la carte qui accompagne cette décision. La particularité remarquable de cette baie est que la rivière n'amène que très peu d'eau pendant la saison annuelle des sécheresses. Quand ceci arrive, principalement pendant ces dernières années, des bancs de sable, secs aux marées ordinaires, mais submergés plus ou moins, et couverts par les vagues aux marées montantes, se forment, et s'étendent fréquemment jusqu'aux extrémités de la terre adjacente de sorte qu'on peut traverser à pied sec. Maintenant, toute la prétention de Costa-Rica se base entièrement sur la supposition que le 15 avril 1858, la date du traité, il existait une connexion entre l'île et la terre extrême à l'est, et qu'ainsi l'île fut convertie en un continent, et le point de départ des frontières fut reculé à l'extrémité ouest de l'île. A cette prétention, il y a au moins deux répliques, dont chacune me paraît décisive. Premièrement, la situation exacte du banc en ce jour ne saurait être prouvée définitivement, ce qui semblerait nécessaire avant d'arriver à des conclusions importantes.

Toutefois, comme la fin des sécheresses approchait, il est plus que probable, qu'une connexion comme celle déjà citée, existait entre l'île et la côte orientale de Costa-Rica. Mais au cas que ce soit vrai, il paraîtrait invraisemblable qu'une connexion temporaire puisse porter un changement permanent au caractère géographique et à la possession politique de l'île. Le même principe, s'il était admis, donnerait à Costa-Rica *toute île de la rivière* mise en communication avec sa rive par les bancs de sable pendant la saison des sécheresses. Mais partout dans le traité la rivière est tenue et reconnue comme voie commerciale. Ceci implique qu'elle doit être considérée comme étant en condition moyenne d'eau, et dans cette condition seulement est-elle navigable.

Mais la considération saillante du sujet est que les auteurs du traité, en se servant du nom de Punta de Castilla comme point de départ au lieu du nom de Punta Arenas, eurent l'intention de désigner la pointe de terre à l'est du port. Cet aspect de la question a déjà été discuté, mais aucune réplique directe n'a été faite à l'argument de Costa-Rica citant trois auteurs qui donnèrent le nom de Punta de Castilla à l'extrémité occidentale de la dite île, la pointe ayant été invariablement appelée Punta Arenas par tous les officiers navals et autres, les arpenteurs et les ingénieurs qui en ont dessiné la carte.

Ces auteurs sont, L. MONTUFAR, guatémalien, en 1887; J. D. GAMEZ, nicaraguan, en 1889; E. G. SQUIER, américain, la date n'est pas donnée exactement, mais elle est subséquente au traité. Même parmi ces auteurs, les deux derniers ne se sont servis chacun d'eux du nom de Punta de Castilla comme synonyme pour Punta Arenas, qu'une seule fois. Contre tant d'autorités, nous avons premièrement une quantité innombrable d'autres écrivains clairement plus dignes de confiance; deuxièmement, les cartographes originaux de toutes les cartes, comme nous avons déjà dit; et troisièmement les auteurs du traité même, en leur emploi du Punta de Castilla dans l'Article V.

On doit se rappeler que, pendant plusieurs années avant la célébration de ce traité, Punta Arenas avait été de beaucoup la pointe la plus importante et la

plus en évidence de la baie. Sur ce point furent situés les quais, les magasins, les bureaux, etc., de la Grande Compagnie de Transit de Vanderbilt qui entretenait la ligne directe de New-York à San Francisco pendant la fièvre d'or des premières années en 1850. Ici les vapeurs de l'océan et des rivières se rencontrèrent et déchargèrent leurs passagers et leurs cargaisons. Ce fut ce point que cherchèrent à obtenir Walker et les filibustiers.

Le village de San Juan ne figure aucunement en comparaison, et il serait sans doute facile de produire des centaines de références à ce point comme Punta Arenas, par des officiers navals et diplomatiques de toutes les principales nations, par des résidents et fonctionnaires distingués et par des ingénieurs et arpenteurs occupés constamment de l'investigation du problème du canal, et par tous ceux possédant une connaissance personnelle de la localité.

En vue de toutes ces circonstances, la jalousie avec laquelle chaque partie du traité a défini ce qu'elle a concédé et ce qu'elle a gardé, la prééminence et l'importance de la localité, l'unanimité de toutes les cartes originales sur le nom, et sa publicité universelle, il est impossible à concevoir que le Nicaragua ait concédé à Costa-Rica ce territoire étendu et important, et que le représentant de ce dernier pays ait manqué de faire paraître le nom de Punta Arenas dans aucune partie du traité. Et pour des raisons si similaires, qu'il est inutile de les répéter, il est aussi impossible à concevoir que Costa-Rica eût accepté comme limite le Taura, et que le représentant du Nicaragua eût manqué entièrement de faire paraître le nom de Taura dans aucune partie du traité.

Ayant ainsi désigné d'une manière générale la pointe de terre à l'est de Harbor Head, comme la location du point de départ de la ligne de démarcation, il devient nécessaire maintenant de la spécifier plus minutieusement, afin que la dite ligne puisse être exactement déterminée et fixée définitivement. La location exacte du point de départ est déterminée dans la décision du Président CLEVELAND, comme étant "l'extrémité de Punta de Castilla, à l'embouchure de la rivière de San Juan de Nicaragua, telles qu'elles existaient le 15 avril 1858."

Une étude soignée de toutes les cartes et une comparaison de celles faites avant le traité avec celles de date récente faites par les conseils d'ingénieurs et de fonctionnaires de la Compagnie du Canal, et une d'aujourd'hui faite par vous-mêmes pour accompagner cette décision, rend très clair un fait.

L'endroit exact qui constituait l'extrémité de terre de Punta Castilla, le 15 avril 1858, a été depuis longtemps emporté par la Mer des Caraïbes, et il y a trop peu de conformité dans le contour de la côte des anciennes cartes pour permettre aucune certitude sur l'exposition des distances ou de la direction exacte qui y conduit de la présente extrémité de terre. L'endroit se trouvait au nord-est, et probablement à une distance entre six cents (600) et seize cents (1,600) pieds, mais il ne peut certainement pas être déterminé maintenant.

Dans ces circonstances, les exigences du traité et de la décision du Président CLEVELAND seront mieux remplies par l'adoption de ce qui est pratiquement l'extrémité de terre aujourd'hui, ou l'extrémité nord-ouest de la terre ferme, à la côte orientale de la lagune de Harbor Head.

En conséquence, j'ai fait une inspection personnelle du terrain et je déclare que la ligne de démarcation se dirige comme suit, à savoir :

Sa direction se dirigera du nord-est au sud-ouest, à travers le banc de sable de la Mer des Caraïbes, aux eaux de la lagune de Harbor Head.

COSTA-RICA.

CONTRAT POUR LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER
DU PACIFIQUE.

Le Bureau doit à l'amabilité de Señor Don Joaquin B. Calvo, Ministre Résident de Costa-Rica à Washington, de pouvoir publier l'information suivante :

Le Congrès Constitutionnel de la République a approuvé le contrat pour la construction du Chemin de Fer du Pacifique, conclu le 14 juin 1897 entre le Ministre des Travaux Publics et M. John H. Casement, citoyen des Etats-Unis.

Ci-après se trouvent les principaux articles du contrat, avec les amendements présentés par la Chambre.

M. Casement s'engage à construire, moyennant une somme de \$2,898,971.43, en or des Etats-Unis, et à remettre au Gouvernement, en parfaite condition pour le service, une ligne de chemin de fer, avec toutes les constructions y appartenant, qui, partant de la capitale de la République, aboutira au port de Tivives sur le Pacifique. Le matériel roulant, aussi bien que tout ce qui entre dans la construction de la ligne, doit être de première classe, et l'entrepreneur sera soumis aux provisions prescrites par le Bureau des Travaux Publics.

Le lit de la ligne aura une largeur de 4m. 57 entre les coupes, et une largeur de 3m. 25 sur les terrassements.

Les rails devront être en acier de Bessemer, pesant 25 kilogrammes le mètre linéaire. Les traverses devront être en bois dur, sujettes à l'approbation du Gouvernement, et devront mesurer 7 pieds (anglais) en longueur, 6 pouces en hauteur et 9 pouces en largeur. Elles seront posées à des intervalles de 0^m.730, d'un centre à l'autre. Le ballast devra être en sable de rivière, en gravier et en pierre dure. Les façades de la maçonnerie seront en pierre dure taillée. Les ponts devront être construits en acier et en fer, et les plans des ponts, montrant le système de construction, doivent être présentés d'abord au Gouvernement pour être examinés et approuvés. Toutes les constructions métalliques devront être soumises à des essais rigoureux pour déterminer leur degré de résistance. La ligne se composera d'une seule voie de 3 pieds 6½ pouces (anglais) entre les rails, et un peu plus large aux courbes. Il y aura une station

à chaque bout de la ligne, bien construite et pourvue de tout ce qui est nécessaire pour assurer un bon service. Il sera construit à San José une usine possédant les machines et appareils pour la réparation du matériel roulant. Une gare secondaire sera construite dans ce port. Une remise de locomotives sera construite à la capitale, avec une capacité pour quatre machines et les plaques tournantes correspondantes.

La ligne doit être équipée de quatre locomotives de passagers et de fret, de 40 tonnes chacune; deux de 28 tonnes chacune; six wagons de passagers de première classe, six wagons de passagers de seconde classe; vingt wagons de fret et de bagages, et quarante wagons ouverts.

Les locomotives et les wagons seront construits d'après le système américain.

Une ligne télégraphique, avec ses bureaux correspondants, devra suivre la longueur totale de la ligne.

L'entrepreneur s'engage à commencer les travaux de construction de la ligne dans un délai de six mois à partir de l'approbation finale du contrat, et dans les trente mois suivants il devra donner livraison de la ligne complètement terminée au Gouvernement, avec tous ses accessoires.

Comme garantie de l'exécution de ce contrat, l'entrepreneur devra déposer au Trésor National, dans un délai de soixante jours après l'approbation définitive de ce contrat par le Congrès Constitutionnel, un bon, garanti par l'American Surety Company of New York, pour la somme de \$30,000 en or des Etats-Unis, et si le Gouvernement le préférerait, la somme de \$30,000 en argent comptant.

A l'égard du bon de garantie de \$30,000 en or des Etats-Unis, ou de \$30,000 en argent comptant, suivant le cas, l'entrepreneur perdra le montant de cette somme et ne pourra faire aucune réclamation dans les cas suivants:

1° Au cas où les travaux ne seraient pas commencés dans les six mois qui suivront l'approbation définitive du contrat par le Congrès Constitutionnel;

2° Au cas où les travaux seraient suspendus, après qu'ils ont été commencés, pendant une période consécutive de trois mois au moins, pourvu que cette interruption ne soit survenue par suite de causes imprévues ou par force majeure dûment constatées.

Si l'entrepreneur manquait de terminer la ligne dans le temps stipulé, il devra payer une amende de \$3,000, en or des États-Unis, pour chaque mois de délai, jusqu'à l'achèvement complet des travaux. Le Gouvernement s'engage à mettre l'entrepreneur en possession de tout le terrain nécessaire pour la construction des gares et de leurs accessoires. Tout le matériel nécessaire à la construction du chemin de fer sera admis en franchise de tous droits de douane et de quayage.

Le Gouvernement s'engage à obtenir pour l'entrepreneur, dans tous les cas nécessaires, le droit de traverser les routes et propriétés appartenant à des particuliers.

L'entrepreneur peut faire venir de l'étranger des ouvriers de race blanche, et en cas de nécessité, des ouvriers de race noire ou Japonaise, pourvu que l'entrepreneur s'engage à pourvoir au renvoi du pays de ces deux dernières classes d'ouvriers, si le Gouvernement le désirait. Les ouvriers peuvent faire entrer, en franchise de tout droit et de toute taxe, leurs bagages, c'est-à-dire les articles d'usage personnel et les instruments de leur profession.

Le Gouvernement déposera chaque mois, dès le commencement du dit travail, pour faire face aux paiements de l'entrepreneur, la somme de \$100,000 dans la banque de Costa-Rica. Le contrat renferme toutes les conditions ayant rapport à ce sujet. Si l'entrepreneur achevait la ligne à la satisfaction du Gouvernement avant la date stipulée, ce dernier en prendra la livraison avec tous ses accessoires, etc., payant en bons à l'entrepreneur, ou à son représentant légal, le solde dû pour l'exécution de ce contrat.

Toutes les questions litigieuses affectant ce contrat devront être décidées par quatre arbitres, dont deux nommés par chaque partie intéressée, et en cas de dispute, par un cinquième arbitre, qui aura été nommé auparavant par les parties intéressées. L'entrepreneur abandonne tout recours à l'intervention diplomatique, et se soumet entièrement aux lois de la République.

Ce contrat ne pourra être transféré à aucune personne ou compagnie sans l'autorité préalable du Gouvernement, et dans aucun cas ne pourra être transféré à un gouvernement étranger.

NOTE.—Le 21 septembre, M. JOHN S. CASEMENT a déposé le bon pour la somme de \$30,000 (en or des États-Unis) désigné dans le contrat, comme garantie de bonne foi de l'exécution des termes du contrat.

Les travaux de construction ont déjà commencé et se poursuivent activement.

ÉQUATEUR.

CONTRAT DE CHEMIN DE FER.

Le journal officiel de la République, Le "Registro Oficial" assure que le Gouvernement de l'Équateur vient de conclure un contrat avec M. ARCHER HARMAN, de New York, représentant un syndicat composé de capitalistes des États-Unis, pour la construction d'un chemin de fer de Guayaquil à Quito. La lettre suivante, écrite par M. HARMON au Président ALFARO, suffira pour montrer la grandeur de l'entreprise, les dépenses totales étant estimées à \$17,532,000.

Partant de Quito à une élévation de 9,350 pieds au-dessus du niveau de la mer, la ligne desservira Santa Rosa, à une élévation de 9,986 pieds. Quelques milles plus loin, la ligne, après avoir traversé une région très découpée, arrivera à Tumbillo, à une élévation de 8,250 pieds. Puis, traversant une région également découpée et escarpée, elle atteindra une élévation de 11,980 pieds. De ce point, la ligne redescendra à San Miguel, à une altitude de 8,304 pieds, d'où elle remontera à une altitude de 9,800 pieds. Le prochain point à traverser sera Ambato à une élévation de 8,100 pieds; de ce point les hauteurs du Chimborazo seront traversées à une altitude de 12,300 pieds. Ensuite la ligne descendra et remontera à des altitudes de 10,460 et de 11,800 pieds respectivement, jusqu'à Guamoto, à une élévation de 10,480 pieds. Le terrain qui sera traversé, tant en remontant qu'en descendant les différentes hauteurs, est excessivement escarpé et il sera nécessaire dans plusieurs endroits de traverser des rivières, dont quelques-unes sont déjà très importantes. Je ne connais aucune autre ligne au monde qui traverse aussi fréquemment de si grandes hauteurs, ou des terrains aussi difficiles et découpés et qui rencontre dans son chemin tant de courants et de rivières. Suivant mes calculs, il sera nécessaire de construire 830 ponts sur toute l'étendue de la ligne, dont quelques-uns auront un diamètre d'arche de 500 pieds.

Le chemin de fer devra être achevé dans un délai de six ans d'à partir de la date du commencement des travaux, qui aura lieu cette année-ci. La concession accordée à la compagnie, le chemin de fer existant de Guayaquil à l'intérieur, une distance de 65 milles: cette ligne fera partie de la nouvelle voie ferrée. Comme garantie de l'exécution de leurs obligations, la compagnie devra déposer avec le gouvernement la somme de \$520,000. La longueur totale de la ligne sera d'environ 650 kilomètres, au coût moyen de \$27,000 en or pour chaque kilomètre.

MEXIQUE.

RAPPORT COMMERCIAL POUR 1896.

Le fait le plus remarquable constaté dans les conditions commerciales du Mexique pour 1896, est l'augmentation constante des relations commerciales avec les États-Unis, qui prennent environ 75 pour cent du total des produits d'exportation; l'Angleterre vient ensuite avec 16 pour cent, ne laissant aux autres pays ensemble, qu'à peu près 10 pour cent des exportations. Les importations provenant des États-Unis, qui en 1895 représentaient 45 pour cent du commerce total, se sont élevées à 52½ pour cent, soit une augmentation pour un an de \$8,262,000.

Cette augmentation dans la valeur des importations est due en partie, à la diminution de la récolte du maïs, qui constitue l'aliment principal des classes pauvres, ce qui a nécessité l'importation de cette denrée en plus grandes quantités des États-Unis. Malgré la mauvaise récolte du café, la valeur des exportations a été plus grande cette année que l'année antérieure, cette somme s'étant augmentée de beaucoup, des exportations d'or et d'argent et surtout de l'argent, de sorte qu'en somme, l'année de 1896 fût très prospère.

La valeur totale des importations en 1896 s'est élevée à \$45,176,358 contre \$34,970,358 en 1896, soit une augmentation de plus de \$10,206,000 ou d'environ 30 pour cent. De ce total, suivant Mr. CARDEN, Consul britannique à la Cité de Mexico, 3,888,000 de dollars peuvent être crédités à l'augmentation actuelle de la consommation, le reste étant dû principalement aux placements de capitaux étrangers, sous forme de matériaux de construction pour les travaux publics ou pour les entreprises industrielles. Les importations d'articles de luxe, tels que voitures, nouveautés, bijouterie, liqueurs spiritueuses, épicerie de première classe et autres articles semblables, accusent une augmentation d'à peu près \$1,701,000; les importations de maïs, dont la cause de l'importation extensive a été expliquée, se sont élevées à \$2,167,000; tandis que les cotonnades, qui sont descendues à une évaluation plus basse que dans les années normales, à cause

de l'addition du coton brut pour la manufacture nationale, ont atteint le chiffre élevé de \$972,000.

La demande de charbon et de coke augmente constamment d'année en année en vue du développement remarquable des entreprises industrielles dans le pays. En 1896 les importations de ces articles ont dépassé celles de 1895 de plus de 50,000 tonnes, une grande partie de cet excès provenant des États-Unis. On peut se rendre compte de la grande activité dans l'industrie manufacturière du coton mexicain du fait que, bien que la récolte dans la République en 1896 ait été meilleure qu'à l'ordinaire, les importations du matériel brut ont dépassé de 30,000 quintaux, celles de l'année antérieure et que la consommation totale du coton brut employé dans les filatures de coton a dépassé 470,000 quintaux.

Pour les cotonnades à la pièce, l'évaluation de 1896 est en excès de \$486,000 de celle pour 1895, mais puisque ce matériel sert presque exclusivement pour les vêtements des classes pauvres, sa vente a été atteinte par le prix élevé des denrées alimentaires, et un stock considérable s'est accumulé dans les magasins. On peut se former une idée de la consommation dans la République de ces articles, d'après les données officielles qui représentent la production des fabriques nationales d'avoir été de 260,000,000 verges, à laquelle il faut ajouter environ 60,000,000 verges de cotonnades importées.

Les importations de toiles de lin montrent une évaluation totale de \$694,330, qui accusent une augmentation de \$141,305 sur celles de l'année antérieure. Il y a une diminution d'à peu près 12 pour cent au compte des lainages qui ne peut s'expliquer que par l'amélioration dans la qualité des étoffes de fabrique nationale.

La plus-value dans les importations du fer et de l'acier est frappante, s'élevant à \$1,965,582, soit une augmentation de presque 70 pour cent par comparaison aux données de 1895, démontrant une activité exceptionnelle dans la construction et l'amélioration de travaux d'une utilité permanente au pays. Plus de la moitié de cette plus-value, ou environ \$1,064,000, porte principalement sur les importations de rails en acier et sur les traverses, et le reste peut se distribuer à peu près comme suit: Tuyaux en fer, \$208,980; plaques en fer ridé et poteaux en fer pour la toiture, \$87,480; clous, vis et rivets, \$72,900; fer en plaques, en cercle ou en barre \$53,460; instruments agricoles, \$48,600; acier en barre pour

usage dans l'exploitation minière, \$34,120; et manufactures diverses de fer et d'acier, \$398,120.

Les importations de machines et d'instruments accusent une augmentation de 10 pour cent sur celles de 1895, la subdivision la plus importante sous ce titre étant celle sous la classification générale de "machines agricoles et autres," comprenant toutes les machines dont on se sert dans l'agriculture, dans les industries minières et manufacturières dont les importations s'élevaient, en 1896, à \$2,835,066, soit une augmentation de \$461,700 sur l'année 1895. On constate une augmentation de \$418,824 sur l'année antérieure dans les machines à vapeur, les outils d'artisans, les pompes, les presses d'imprimerie et les machines diverses. Ces articles sont importés de préférence des Etats-Unis, à cause de la qualité supérieure, et de la rapidité avec laquelle les commandes sont remplies dans le pays voisin.

Les liqueurs spiritueuses accusent une augmentation de \$242,524, les importations de bière restent stationnaires, avec une valeur de \$208,880. Il est probable qu'en quelques années une très petite quantité de bière étrangère sera consommée au Mexique, puisque la brasserie commence à se développer, et la grande amélioration apportée à la qualité de la bière actuellement vendue, prise en conjonction du prix peu élevé de la vente en détail, rend difficile la concurrence du produit étranger, sauf sous des conditions spéciales.

Les importations de produits pharmaceutiques se sont élevées en 1896 à \$1,645,047, contre \$1,480,368 en 1895; dans ce commerce la plus-value des importations de peintures et de couleurs, qui accusent une différence de 130 pour cent, est remarquable.

Quant au papier et ses manufactures, une comparaison des importations des deux années, accuse une plus-value pour 1896 de \$262,419; cette augmentation se trouve principalement sous les subdivisions de livres et musique, papier à lettres, formes imprimées et livres de comptes. Il ya eu une légère diminution de demandes de papiers peints.

La valeur des importations des différents articles, désignés comme "autres articles," a été de 43 pour cent de plus en 1896 qu'en 1895, les totaux étant respectivement de \$18,875,947 et \$13,157,245. Les articles qui accusent la plus grande plus-value

sont les comestibles et les provisions, qui ont augmenté de \$2,018,154 à \$5,082,920. Dans cette dernière somme, la valeur du maïs importé aux Etats-Unis, dont on a déjà parlé, compte pour environ \$2,187,000.

L'importation des bois et de ses manufactures a augmenté très sensiblement, la valeur en 1895 étant de \$549,584, tandis qu'en 1896 elle s'est élevée à \$2,054,483. Cette augmentation est due en grande partie aux bois sciés de construction.

Un autre article d'importance est celui des voitures et autres véhicules, parmi lesquels sont compris les wagons de chemins de fer, dont les importations se sont élevées de \$166,324 en 1895 à \$959,494 en 1896.

Les autres classifications d'articles qui demandent une attention particulière à cause de la valeur représentée et l'augmentation constatée dans le total de leurs importations sont, par l'ordre de leur importance: Ciment, tuiles, briques réfractaires, cuivre, airain, et zinc; articles en terre et verrerie; articles en cuir, dont l'ensemble en 1896 représentait une valeur de \$3,668,411 contre \$2,048,247 en 1895.

La nature des exportations du Mexique a changé considérablement pendant l'année 1896, une diminution de presque 50 pour cent s'étant fait sentir dans les exportations de café, tandis que la grande augmentation dans les exportations d'or et d'argent, aussi bien que dans les bois de teintures, le cuivre, les bois d'ébénisterie et le tabac, a plus que rétabli l'équilibre. Les chiffres officiels placent la valeur totale des exportations à \$2,197,000 de plus que pour l'année antérieure. Les produits miniers constituent, comme à l'ordinaire, une grande partie des exportations, s'élevant à 70 pour cent du total, dû aux exportations de l'or, de l'argent, du cuivre et du plomb. L'industrie minière a soulevé beaucoup d'intérêt, et plusieurs nouvelles mines ont été ouvertes dans les Etats de Oaxaca et de Mexico, aussi bien qu'à Sonora. Du total de l'or exporté, presque 85 pour cent ont été sous forme de bouillons d'or, et le reste se compose d'un peu de monnaie et quelques minerais d'or expédiés, pour la plupart, de la côte occidentale à San Francisco pour le triage.

En 1896, la valeur de l'argent expédié du Mexique pendant un an a atteint le plus gros chiffre, soit, au cours moyen du change

pour cette année, la somme de \$30,692,694. De ce total, trente-et-un pour cent sont au compte de la monnaie d'argent mexicaine. Vingt pour cent ont été exportés, sous forme de minerais et de sulfites, pour le traitement, aux Etats-Unis, à l'Allemagne et à l'Angleterre. Quarante-huit pour cent ont été exportés aux Etats-Unis en lingots, soit d'argent pur, soit de ce qui est connu aux Etats-Unis comme bouillons de plomb, c'est-à-dire le plomb argentifère tel qu'il sort de la fonte et avant d'être raffiné.

L'industrie de la fonte des métaux a pris un grand essor ces dernières années, surtout en ce qui concerne l'économie dans le traitement des minerais, et il est probable que les quantités de minerai expédiées à l'étranger diminueront d'année en année.

Le développement remarquable de l'exploitation argentifère, malgré le bas prix du métal à l'étranger, est dû en grande partie au fait que de grandes quantités de minerais, qui ne sont pas assez riches pour subir le coût élevé de la réduction par les méthodes imparfaites employées dans la plupart des petits camps miniers, peuvent être expédiées avantageusement pour le traitement à une ou l'autre des grandes fonderies situées dans les parties centrales ou septentrionales de la République. Le mouvement de frêt ainsi occasionné, et qui s'élève à plusieurs centaines de milliers de tonnes par année, a été du plus grand bénéfice aux chemins de fer.

La récolte du henequen de 1896 a été grande, les exportations atteignant 4,800 tonnes au-dessus de celles de l'année antérieure, mais comme le prix était plus bas, la valeur au lieu d'être plus grande, en a été moins.

Le prix de la fibre d'ixia a aussi subi une dépréciation, mais elle a été plus que dédommée par la grande augmentation de la quantité exportée, les totaux respectifs étant de 3,599 tonnes, évaluées à \$291,469, en 1895, et de 7,879 tonnes, évaluées à \$368,545, en 1896.

D'autre part la racine de genêt a augmenté considérablement en prix; elle est passée de moins de \$131.22 par tonne, à plus de \$155.52. On observe une augmentation correspondante dans la quantité exportée.

Le café a subi une diminution notable, tant par rapport à la quantité produite qu'aux prix. Le cuivre s'est avancé un peu

sous le rapport de la quantité et de la valeur, et le prix moyen des bois de teintures a été en somme plus élevé qu'en 1895, avec une augmentation considérable dans la quantité exportée.

Les exportations de bétail sur pied, quoique trois fois plus grandes que celles de 1894, accusent une diminution en comparaison des données de 1895; le chiffre total des exportations pour 1896 étant de 184,713, y compris les bêtes à cornes, les moutons, les porcs, les chevaux, les mulets et les ânes. Pendant les deux années sous considération, le plomb est resté stationnaire, si on excepte une légère augmentation de la valeur.

Le prix des peaux de chèvres et des cuirs de bœufs, dans le marché à New York a été un peu moins élevé qu'en 1895, et ce fait, pris en conjonction avec la grande exportation de bétail sur pied des Etats au nord de la République pendant les deux dernières années, explique la diminution dans la valeur de ces articles en 1896, qui toutefois n'a pas été de plus de 10 pour cent.

Tandis que les données pendant les deux dernières années pour le tabac manufacturé sont substantiellement les mêmes, la grande augmentation dans les exportations du tabac en feuilles, s'élevant à 1,070,413 livres en excès de l'année antérieure, accuse une évaluation totale sur les exportations de tabac de toute espèce de \$240,016 en excès, soit plus de 30 pour cent d'augmentation pour l'année 1896. La rareté croissante du tabac cubain, donne un plus grand essor à l'industrie du Mexique, et il y a tout lieu d'espérer une augmentation considérable dans l'exportation de cet article dans le cours des deux ou trois ans prochains.

La gomme de chicle qui ne demande que très peu de préparation pour être mise en vente, a attiré dernièrement beaucoup d'attention, avec le résultat que les exportations en 1896 ont dépassé de près de 1,000,000 livres, celles de l'année antérieure. Toutefois, en conséquence de cette production énorme, il y a eu une diminution notable dans le prix.

La valeur des bois d'ébénisterie exportés en 1896 a été de \$478,948 contre \$328,906 en 1895, l'augmentation portant principalement sur le cèdre.

La vanille montre une diminution considérable dans la quantité exportée, mais cette diminution a été en grande partie dédommée par la hausse du prix, et les mêmes conditions sont constatées dans les expéditions de haricots.

Dû à la demande croissante aux Etats-Unis d'oranges mexicaines, les exportations de fruits indiquent une large augmentation au-dessus de celle de 1895, et avec le sucre, il y a une évaluation en excès dans ces deux articles à eux seuls de près de 40 pour cent.

NOTE.—Les statistiques dans le rapport ci-dessus ont été calculées en monnaie anglaise et réduites à celle des Etats-Unis au cours de \$4.86 par livre sterling.

PÉROU.

INFORMATION RELATIVE À LA LOI MINIÈRE.

Le Ministre du Pérou à Londres, Señor Don JOSÉ CANEVARO, dans une communication récente, donne l'interprétation suivante à la loi gouvernant les concessions de titres miniers au Pérou :

Les lois minières en vigueur au Pérou n'accordent, à chaque mineur, que sept titres, mais une loi récente autorise le Gouvernement à accorder, à volonté, un nombre extraordinaire de titres aux compagnies minières, suivant leur importance. En vue des demandes de beaucoup de personnes sollicitant un nombre extraordinaire de placements et qui n'en prennent pas possession effective, le Gouvernement a décidé, par le décret du 22 mai, que toute personne sollicitant un nombre de titres aurifères au-dessus de sept, doit déposer au Trésor, comme garantie, une somme de 200 à 500 soles. Cette somme leur sera rendue aussitôt que l'acte de concession sera accordé; ainsi il est évident que cette somme n'est pas une taxe, mais tout simplement une garantie temporaire. De plus, les mineurs qui ne prennent que sept ou moins de titres ne déposent pas de garantie, et il leur est nécessaire seulement de déclarer, ce qui n'est que juste, qu'ils respecteront les nouvelles lois minières que le Congrès votera, suivant un autre décret suprême de la même date.

PUITS DE PÉTROLE SUR LA CÔTE.

M. HORACE N. WILSON, de retour récent des régions productives du pétrole de la côte septentrionale du Pérou, a envoyé au Bureau une communication relative à ce sujet.

Suivant l'opinion de M. WILSON, il y a en opération actuelle dans le district de Zorritos plus de quatre-vingt-dix puits, tous en condition florissante. La production est plus grande à présent qu'à toute autre période de l'histoire de cette industrie, et le pétrole est expédié tant au nord qu'au sud de la côte, et fournit les marchés de l'Équateur, du Pérou et du Chili. Le produit est d'une

qualité supérieure; on prépare aux usines un pétrole pour l'éclairage, et les cabotiers et les locomotives de quelques lignes péruviennes se servent du pétrole des puits comme combustible.

VENEZUELA.

DROITS DE QUAYAGE AU PORT DE MARACAÏBO.

Le consul des Etats-Unis, M. E. H. PLUMACHER, a informé le Département d'Etat que les travaux de construction des nouveaux quais à Maracaïbo ont été terminés, et que la douane est à moitié finie. Le consul envoie en même temps une copie du nouveau tarif de port, etc., au Maracaïbo, qui est le suivant :

Importation.—Pour le débarquement au quai, le transport à la douane, l'emmagasinage dans ses entrepôts, le transfert à la salle d'inspection, le pesage, le transport aux établissements commerciaux, et l'emmagasinage de toute marchandise et de tout produit provenant de ports étrangers ou nationaux, autres que ceux du lac du Maracaïbo, il sera perçu un impôt de un bolivar vingt centimes sur chaque 100 kilogrammes, poids brut.

Pour le débarquement au quai et l'expédition, le transport aux maisons de commerce et l'emmagasinage de toute marchandise, de tout produit, et d'autres articles provenant des ports du lac de Maracaïbo et des rivières qui débouchent dans ce lac, il sera perçu un impôt de 65 centimes sur chaque 100 kilogrammes, poids brut.

Exportation.—Pour la réception à une maison commerciale, le transport au quai, le pesage, l'emmagasinage dans ce quai de toute marchandise, de tout produit et d'articles à destination de ports étrangers ou nationaux autres que ceux du lac de Maracaïbo, il sera perçu un impôt de 65 centimes sur chaque 100 kilogrammes, poids brut.

Importations en transit pour la Colombie.—Pour le débarquement au quai, le transport à la douane, le pesage et l'inspection, l'emmagasinage dans les entrepôts de transit de toute marchandise, de tout produit et d'autres articles provenant de n'importe quel port, il sera perçu un impôt de 90 centimes sur chaque 100 kilogrammes, poids brut.

Bagage.—Pour le débarquement au quai, le transport à la douane, et de là à la maison du possesseur, le tarif sur les bagages sera le suivant :

Pour chaque colis qui pèse jusqu'à 20 kilogrammes.	50 centimes.
Pour chaque colis qui pèse de 21 à 70 kilogrammes.	1 bolivar.
Pour chaque colis qui pèse de 71 à 100 kilogrammes.	2 bolivars.

Les bagages qui pèsent plus de 100 kilogrammes paieront au taux de 50 centimes pour chaque 50 kilogrammes d'excès de poids brut.

Les taux ci-dessus indiqués sont pour les bagages devant être transportés dans les maisons de la ville. Quand ils seront destinés aux environs, le prix de transport sera fixé par les parties intéressées.

Au cas où les propriétaires ou consignataires préféreraient de ne pas employer les employés de la douane pour le transport de leurs cargaisons ou bagages d'importation ou d'exportation (après qu'ils ont passé par la douane), la compagnie demandera pour leurs marchandises la moitié du tarif correspondant.

Quand les propriétaires ou consignataires, avec la permission du Gouvernement National ou des autorités de la douane, réexpédieront des marchandises, des produits, ou autres articles, la compagnie demandera toujours la moitié des taxes respectives. Sont exceptés, les menus fruits, les bois naturels, les cornes, les os et sabots de chevaux, l'écorce d'arbres, les semences, et les bois de teinture.

Les propriétaires, les consignataires, ou expéditeurs de bois, d'écorces, de graines, de cornes, d'os, etc., importés des ports situés sur le lac de Maracaïbo, ou de ceux situés sur les fleuves tributaires, et destinés à l'exportation à un port étranger, ou aux autres ports nationaux sauf ceux du lac, ne sont pas obligés de se servir des employés du quai pour le transport de ces marchandises.

Quand les employés du quai feront des services non spécifiés dans ce tarif, les prix devront s'arranger entre la partie intéressée et l'administrateur de la compagnie.

Afin d'éviter des difficultés dans la liquidation et la supputation des comptes, toute marchandise d'importation ou d'exportation, de moins de 100 kilogrammes de poids, sera considérée comme de 100 kilogrammes.

· PRODUITS AGRICOLES.

Les faits suivants, relatifs aux produits agricoles du Venezuela sont relevés d'une communication du vice-consul de France adressée à son Gouvernement, et publiée dans un numéro récent du Moniteur Officiel.

Le Venezuela possède à l'état sauvage, la "vainilla lutescens." La plus généralement connue dans le commerce, est la "vainilla planifolia," très aromatique. C'est un genre de culture non exploité ici. La vanille vénézuélienne, de même que la mexicaine, vient très bien dans les terrains couverts, riches en humus des Etats de Falcon, de Lara, de Bolivar, de Bermudez et de Zamora. La statistique officielle ne donne aucun chiffre sur les quantités exportées, ni sur la récolte dans le pays.

La sarrapia, ou fève tonka, se trouve à l'état sauvage dans presque toutes les forêts qu'arrosent l'Orénoque et ses affluents. L'arbuste qui donne ce fruit, le "dipteris odorata," commence à produire dès la troisième année; les graines de ces fruits, longues, de couleur noire lorsqu'elles sont sèches, ont un parfum spécial, très odoriférant. Quelques-uns l'emploient pour parfumer le tabac. Presque toute la récolte de sarrapia du Venezuela s'exporte de Ciudad-Bolivar sur Hambourg ou New-York. Durant l'année

économique de 1895 à 1896, on a exporté 2,629 colis pesant 211,319 kilog., d'une valeur de 1,415,668 bolivars.*

Les procédés employés généralement pour la récolte de la fève tonka amènent la destruction des plantes, aussi le gouvernement a-t-il dû prendre des mesures pour la protection des "sarrapiales" situées sur le territoire de la nation. Dernièrement des concessions ont été données dans la région du Caura, pour l'exploitation de ce produit et la culture du terrain où serait surtout semée la "sarrapia."

L'extrait résineux de copahu provient du "copaifera officinalis" connu ici sous le nom de "cabima" ou "cambimba." Il sort de l'arbre, sous forme d'huile noirâtre, d'une odeur très agréable. Cet arbre se rencontre à l'état sauvage, dans les bois de l'Orénoque, dans les forêts de l'est du Venezuela, et dans le bassin de la lagune de Maracaïbo. L'exportation de copahu pendant l'année 1895-96 a atteint 17,716 kilog., valant 43,220 bolivars. Plus du tiers a été employé aux Etats-Unis du Nord.

Le caoutchouc abonde dans les bois de l'est du Venezuela et principalement dans les grandes forêts de l'Orénoque. L'extraction de cette matière, jusqu'ici primitive, amène la rapide destruction de cette richesse naturelle, et le Gouvernement s'est vu dans l'obligation de prendre des mesures très sévères en vue de sa conservation, de sorte que maintenant l'extraction du suc se fait sans causer la mort de l'arbre. Les caoutchoucs les plus estimés dans le commerce sont ceux dans la composition desquels entre le suc du "hevea brasiliensis" et du "mimusops globosa;" ces deux espèces abondent dans les forêts vénézuéliennes. Ces produits, comme bien d'autres du territoire vénézuélien limitrophe du Brésil, les fibres du palmier destinées à la fabrication des balais, et les noix de Rio Negro, plus souvent appelées châtaignes du Brésil, sont considérés comme originaires de cette République, leur exportation se faisant surtout par le port de Pará. En 1895-96, les quantités de caoutchouc exportées par Ciudad-Bolivar et Maturin, se sont élevées à 65,332 kilog., d'une valeur de 324,041 bolivars. D'après le mémoire du Ministre de Hacienda de 1897, il a encore été exporté 143,323 kilog. de gutta-percha, valant 179,688 bolivars. Les incisions dans l'arbre à caoutchouc peuvent se faire dès qu'il a atteint sa troisième année. On ne peut calculer, même approxi-

* 1 bolivar équivalent 1 franc.

mativement, le nombre d'arbres à caoutchouc existant sur le territoire vénézuélien. La quantité de produit solide que peut donner un arbre varie beaucoup, mais elle n'excède pas une livre (450 grammes).

Afin de répondre par avance aux demandes de renseignements des personnes qui désireraient se livrer à cette exploitation, il est bon de dire que le travailleur dans les campagnes se paie, en moyenne, de trois à quatre bolivars par jour. En ce qui concerne la récolte du caoutchouc et de la sarrapia, le travail par journée n'est pas en usage; chaque ouvrier est payé suivant la quantité et la qualité des produits qu'il recueille. A l'époque des récoltes, beaucoup d'habitants des villages des environs de Ciudad Bolivar et Maturin vont vivre quelque temps dans les bois, d'où ils reviennent pour trier et vendre les fruits ramassés.

MISCELLANÉES COMMERCIALES.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

Exportations Agricoles. Une comparaison des exportations de l'Argentine pour le premier semestre de 1897, avec celles pour la période correspondante de 1896, montre une augmentation décisive dans la valeur des articles, tels que la laine, le bœuf et le mouton gelés. Les exportations de laine pour 1896 ont été de 127,357 tonnes; pour 1897, de 143,851 tonnes, soit une augmentation de 16,494 tonnes, évaluées à \$3,516,619. Les exportations de foin se sont avancées, de 57,286 tonnes en 1896, à 62,456 tonnes en 1897; les 5,170 tonnes en plus ayant une valeur de \$60,027. Pour le bœuf et le mouton gelés, les augmentations rapportées sont de 569 tonnes et de 142 tonnes, respectivement.

Perspectives des Récoltes. Les dernières informations dignes de confiance, reçues au sujet de la condition des récoltes dans la République Argentine, sont très encourageantes. Le danger qu'on redoutait des sécheresses et des sauterelles est passé, et on n'éprouve encore que des craintes sur l'effet des gelées. On croit que l'état avancé des céréales donne l'assurance que ce danger n'est pas imminent. L'étendue livrée à la culture du blé, du maïs, et de la graine de lin, est exceptionnellement grande. Dans la province de Santa Fé, il y a sous cultivation 1,000,000 d'hectares; dans celle de Buénos-Ayres, 370,000; dans celle de Córdoba, 290,000; dans celle de Entre Rios, 220,000, et dans les autres provinces, 120,000 hectares; soit un total de 2,000,000 d'hectares, dont on s'attend à une récolte de 20,000,000 d'hectolitres de blé. Quand les réductions des quantités nécessaires pour la consommation nationale et pour la semence seront faites, il restera encore pour l'exportation 1,000,000 de tonnes, évaluées

à sept millions de livres sterling environ. L'évaluation de la graine de lin est de deux millions de livres sterling environ. Le prix du blé a augmenté de neuf dollars par 100 kilos, au-dessus de la valeur pour la même période de l'année dernière, quand le prix courant était de sept dollars.

BRÉSIL.

Exportations de Caoutchouc. Les exportations de caoutchouc de la région de l'Amazonie pendant le mois d'Août dernier, ont été, d'après les chiffres officiels, de 1,008,458 kilogrammes. Presque le tiers de ce total a été expédié aux Etats-Unis (636,258 kilogrammes), et 372,200 kilogrammes ont été exportés aux ports européens.

CHILI.

Fabrique de Fil de Fer et de Clous. Les informations reçues de Valparaiso annoncent qu'un représentant d'un syndicat français est maintenant au Chili en vue d'établir dans cette ville, sur une grande échelle, une fabrique de fil de fer et de clous.

Opportunités Industrielles. Le Chargé d'affaires de France à Santiago a communiqué à son Gouvernement, dans un rapport récent, les entreprises industrielles qui, à son avis, bénéficieraient le plus les capitalistes étrangers. Il énumère les industries des tissus, du vêtement, de la chaussure, des denrées alimentaires, et toutes celles qui procèdent de la métallurgie du fer, du cuivre et de l'argent, comme des placements avantageux pour le capital étranger.

MEXIQUE.

Évaluation des Importations. Le Ministre LIMANTOUR, du Département des Finances du Gouvernement mexicain, vient de publier une circulaire ayant rapport à l'évaluation donnée, dans les factures consulaires, aux marchandises destinées à l'importation dans la République du Mexique. Les consuls sont sollicités à envoyer au Département un rapport sur la valeur actuelle des marchandises, et la proportion de la moins-value qu'ils croient avoir été déclarée dans les factures. Les commerçants expédiant des marchandises à ce pays sont prévenus que cette habitude de faire déprécier la valeur des marchandises ne bénéficie que très peu les consignataires, puisque les droits d'importation ne sont pas établis sur une base *ad valorem*.

Développement Industriel et Agricole. Le Consul SIMMONS, à Piedras Négres estime la récolte du coton du Mexique, pour l'année 1897, à 5,000 kilos; il constate aussi que la perspective des récoltes de maïs, de blé et de haricots, est bonne. Le développement des terrains houillers se poursuit avec rapidité, et cette industrie prend des proportions étendues. Le rendement par mois de la Fuente Coal Company est de 15,000 tonnes environ, et celui de la compagnie Alama and Coahuila d'environ 30,000 tonnes. Ces compagnies fournissent de la houille à la compagnie du Chemin de Fer du Pacifique du Nord, au Texas, et elles ont étendu le marché de leurs ventes au système du Pacifique, à l'ouest d'El Paso. Les compagnies sont composées d'Américains, et le capital américain est employé

dans l'exploitation des mines. Les produits des Etats-Unis ont augmenté en prix, et plusieurs commerçants d'ici expédient de la farine, des haricots, et du sucre de l'intérieur.

Établissement d'une Agence Commerciale. Une concession pour l'établissement dans la cité de Mexico d'une agence commerciale, sous les auspices américains, a été accordée et approuvée par le Président DIAZ et le Ministre LIMANTOUR. Le Consul DONNELLY, qui informe le Département d'Etat de cette importante entreprise mercantile, lui a donné son support et sa coopération empressée, la considérant un moyen de développement des relations commerciales entre le Mexique et les Etats-Unis. La concession a été accordée à M. FRANCIS B. PURDIE, représentant l'Agence Mercantile des Etats-Unis de R. G. DUNN & CIE. L'agence a déjà des correspondants dans toutes les villes importantes de la République, et sera prête pour les affaires dans une ou deux semaines. Un point important garanti dans la concession est que le Gouvernement mexicain n'obligera l'agence, en aucun cas, de révéler ses informations ni les sources dont elles émanent.

L'Exploitation de l'Or au Yaqui. Les préliminaires et choses nécessaires à la réussite de l'exploitation des mines d'or dans la région du Yaqui, reconnus par les mineurs qui ont de l'expérience, diffèrent en bien des détails importants de la conception populaire d'une semblable entreprise. Il faut d'abord obtenir un placement du Gouvernement, ce qui occasionne quelques dépenses. Le placement doit être inscrit au Bureau des Mines du district, qui demande un paiement; il y a un tarif de prix fixes pour l'ingénieur qui fait l'arpentage, et quand son arpentage est accepté et le titre accordé, l'ayant droit doit payer dix dollars par chaque perténencia* de terrain. Le paiement doit se faire annuellement, ou le placement sera confisqué. Les placements ne peuvent pas être exploités au moyen du baquet, mais ils requièrent de gros volumes d'eau pour déplacer les grandes quantités de sables aurifères, et pour cette action hydraulique, des machines améliorées et coûteuses sont nécessaires. Il se trouve des opportunités splendides pour le placement de capital coopératif, mais ceux qui ont peu de capital trouveront des obstacles inattendus dans le développement de leurs projets.

NICARAGUA.

Le Chemin de Fer National. M. PAUL WEISKE, consul des Etats-Unis à Managua, vient de communiquer au Département d'Etat que le Gouvernement de Nicaragua désire vendre le Chemin de Fer National de cette République. Un projet de loi préparé à cet effet par le Président ZELAYA et le Ministre MATUS, et qui sera assurément approuvé, a été présenté à l'Assemblée Nationale.

A l'égard de cette vente, M. WEISKE juge l'opportunité favorable pour le placement au Nicaragua du capital et des intérêts américains, et il donne des informations relatives à l'état financier de la ligne. La propriété est en hypothèque, pour la somme de 285,000 livres *sterling*, aux porteurs d'obligations de la dette nationale en Angleterre. L'intérêt est garanti par les droits d'exportation

* La perténencia est une surface qui mesure 100 mètres carrés.

sur le café. En 1896, les recettes en gros, du chemin de fer, se sont élevées à \$400,000 en argent, et les dépenses d'exploitation ont été de \$310,000; cette dernière somme étant plus grande qu'à l'ordinaire à cause des améliorations qui ont été faites.

La ligne va de Granada à Managua, capitale de la République, puis fait la traversée par eau du lac de Managua, et ensuite s'étend jusqu'à Corinto sur le littoral du Pacifique, soit une longueur totale de 122 milles.

PÉROU.

La Région du Perené. D'après des données recueillies par un récent voyageur au Pérou, la région du Perené est riche au-delà de l'imagination, offrant à l'émigrant d'immenses forêts de bois précieux, et un sol excellent pour la culture du café. Une estimation à l'égard de l'industrie caféière montre qu'un placement de 38,000 à 40,000 soles * pour frais d'établissement, et de 3,100 soles additionnels pour faire face aux dépenses d'exploitation rapporterait 4,910 soles de recettes nettes. A Londres, le café du Perené se vend à un prix plus élevé que celui du Chanchamayo; le prix du café range de 22 à 110 schellings par sac. Le nombre total de caféiers dans cette région est 1,305,000, dont on fait, en ce moment, la récolte.

Revenus Reçus de la Taxe Imposée sur le Sel. La taxe imposée sur le sel et destinée au paiement de la rançon des provinces de Tacna et d'Arica, a atteint, pendant les onze mois à partir du 1er août au 30 juin 1897, la somme totale de 458,678 soles. Après la réduction des dépenses d'administration, il reste encore 288,819 soles. Le Gouvernement espère recevoir, pendant l'année 1897, la somme de 400,000 soles. La loi qui a créé cette taxe a été promulguée le 11 janvier 1896.

ETATS-UNIS.

Exemption des Vaisseaux Mexicains du Paiement des Droits de Tonnage. Le 12 novembre 1897, le Président des Etats-Unis a promulgué un décret, en vertu duquel les vapeurs et les voiliers mexicains sur lest, allant aux Etats-Unis en vue de faire la pêche sur la côte, ou d'embarquer et de transporter des passagers et la malle, ou de décharger du bétail, du bois ou tout autre produit des Etats-Unis, et se dirigeant directement aux ports ouverts au commerce, afin que ces produits puissent être expédiés à leur destination, sont exempts du paiement des droits de tonnage imposés par les lois des Etats-Unis.

VENEZUELA.

Exportation de Bétail. Le journal "The Panama Star and Herald" annonce qu'une compagnie brésilienne de Pará vient d'envoyer un représentant à Caracas en vue de faire des arrangements pour le transport régulier de bétail vénézuélien au Brésil. On rapporte que cet agent a conclu un contrat pour l'expédition mensuelle de 800 têtes de bétail, l'exportation se faisant alternativement par Puerto Cabello et le district de l'Orénoque.

* Le sol équivalent à 0.412 en monnaie des Etats-Unis.

Jusqu'ici cette compagnie a acheté son bétail de la République Argentine, mais les avantages en faveur du changement sont évidents, quand on considère que la distance des ports argentins au Pará demande trente jours pour le transport, pendant que la route allant à Puerto Cabello ne se trouve qu'à six ou huit jours de distance de cette ville. Cette compagnie possède deux vapeurs spécialement équipés pour le transport du bétail sur pied.

Le "Star and Herald" ajoute: On croit avec raison que le Venezuela, et surtout le district d'Aragua, est destiné à devenir prochainement le pourvoyeur de bétail pour le Brésil septentrional et les Antilles.

Le beurre et le saindoux. Des communications reçues au Département d'Etat, du Consul PROSKAUER à Puerto Cabello, donnent des informations relatives aux importations du beurre et du saindoux américains dans le Venezuela, qui indiquent que le commerce de ces articles aux Etats-Unis ne reçoit pas l'attention qu'il mérite. Il constate que du 30 juin 1896 au 30 juin 1897, d'une importation totale de 83,276 kilos, 17,866 kilos seulement sont accrédités aux Etats-Unis. Le beurre danois, qui est la seule importation provenant du Danemark, est largement consommé, mais comme il est expédié de Hambourg, il passe pour exportation allemande, et son prix de vente en détail range de 34½ cents à 40 cents par livre. Il est très estimé à cause de la manière excellente de l'emballage. Le beurre provenant des Etats-Unis a malheureusement une très mauvaise réputation au Venezuela, étant emballé sans soins et mal déclaré dans les factures.

Le Consul PROSKAUER considère qu'à ces défauts sont dus principalement les règlements sévères, récemment établis, relatifs aux analyses chimiques pour constater sa pureté, qui ont été publiés en détail à la page 764 du BULLETIN du mois de novembre. Des infractions de la loi telles que la déclaration dans la facture comme "purs," d'articles "impurs," entraîneront non seulement la confiscation, mais en plus, le paiement en double du droit fixé par le Gouvernement. Puerto Cabello est aussi un port d'entrée important pour le saindoux consommé dans la République, et on estime que pour l'exercice de 1896-1897, 500,117 kilogrammes ont passé par la douane. Cet article venant des Etats-Unis est soumis aux mêmes règlements que ceux établis pour le beurre, et malgré le désir des fonctionnaires pour élargir notre commerce, ils ne peuvent rien sans la coopération consciencieuse des expéditeurs.

Classifications de tarif. Le Consul PLUMACHER écrit de Maracaibo, sous date du 8 et du 10 octobre, et transmet des copies des décrets du Trésor, contenant les classifications de tarif de produits étrangers importés dans le Venezuela, qui en ont été jusqu'ici exclus. Les cotonnades mélangées avec de la soie artificielle, le coton de ramie, ou les tissus mélangés avec de la ramie, sont placés dans la classe 7me; les articles de cette classe sont soumis à une taxe de 5 bolivars par kilogramme, et de 96½ cents par 2.2046 livres. Le minéral dont on se sert dans la fabrication du gaz acétylène est placé dans la classe 1re, libre de droits. Le tabac et les cigarettes manufacturés paient 4 bolivars par kilogramme, équivalent à 77.2 cents par 2.2046 livres. Les tissus pelucheux en coton, servant de toile de torchons ou de couverture de lit, appartiennent à la 5me classe, payant 24 cents par 2.2046 livres.

Les agriculteurs au Venezuela. M. le Consul PROSKAUER, dans une communication récente au Département d'Etat dit que, suivant son opinion, les opportunités qui s'offrent aux agriculteurs américains au Venezuela, sont supérieures à celles de toute autre classe d'hommes, professionnels ou autres. En exprimant ce fait, il sollicite les agriculteurs qui songent à émigrer au Venezuela, de ne pas venir seuls ou avec leurs familles individuelles, mais il suggère qu'on forme de petites colonies ayant une communauté d'intérêts. Il décrit en termes éloquents la salubrité du climat et la fertilité du sol, et il dit que, dans le voisinage de Puerto Cabello, la moyenne est de trois récoltes par an. Les cultures varient, suivant l'altitude du terrain ensemencé, du cacao, du café et des noix de cocos, dans les régions basses, au tabac dans les terrains moyens, et au blé dans les terrains élevés.

La culture du Chanvre. On vient de montrer un intérêt nouveau au Venezuela dans le développement de la culture du chanvre, les agriculteurs prétendant avoir produit une plante qui donne une fibre plus fine et en conséquence, de plus de valeur que l'article mexicain. Il a été importé dans le pays, pour l'exploitation de cette industrie, des machines modernes du type le plus amélioré, et le coût du transport des matériaux bruts est diminué, tandis qu'on profite des gages peu élevés payés pour le travail. Comme la consommation annuelle du monde est calculée à 2,000,000 de tonnes, au prix moyen de \$110 par tonne dans les marchés de l'Europe, l'importance de cette branche du commerce est évidente.

LA RAMIE.

Sa Culture et Manufacture. En vue de la production excessive et par conséquent, la baisse des prix de la canne à sucre, les producteurs de l'Amérique du Sud et des Indes Occidentales se sont trouvés dans la nécessité de développer une nouvelle industrie qui dédommagerait leur travail et qui conviendrait à leurs terres. Dans ces circonstances la culture de la ramie s'est présentée en premier lieu.

Des expériences étendues ont démontré que cette plante poussera abondamment, et à peu de frais de culture, dans plusieurs endroits du Mexique et de l'Amérique du Centre et du Sud. Jusqu'ici la production de la ramie sur une échelle proportionnée à sa valeur et à ses possibilités a été empêchée à cause du manque de machines propres à la décoction et au dégomme de la fibre, afin qu'elle puisse faire concurrence à la fibre chinoise préparée à la main. Les expériences récentes et conclusives faites dans l'île de la Jamaïque démontrent que la machine inventée par M. MACDONALD fait ce travail d'une manière satisfaisante.

Le *Gleaner*, journal publié à Kingston, annonce qu'une compagnie, enregistrée sous le nom de "Jamaica Fibre Company, Limited," vient d'être organisée, ayant pour objet la culture de la ramie sur une grande échelle et la préparation de la fibre pour la vente. Le personnel de la compagnie, suivant le *Gleaner*, est une garantie suffisante pour la solidité absolue de l'entreprise.

