



Monthly Bulletin

OF THE

International Bureau

OF THE

American Republics.

INTERNATIONAL UNION OF AMERICAN REPUBLICS.

APRIL, 1904.

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

1904

4250

AR1.6:V.16,no.4







Bull. Bureau American Republics, April, 1904.



SEÑOR DON FERNANDO E. GUACHALLA.

Monthly Bulletin

OF THE

International Bureau

OF THE

American Republics.

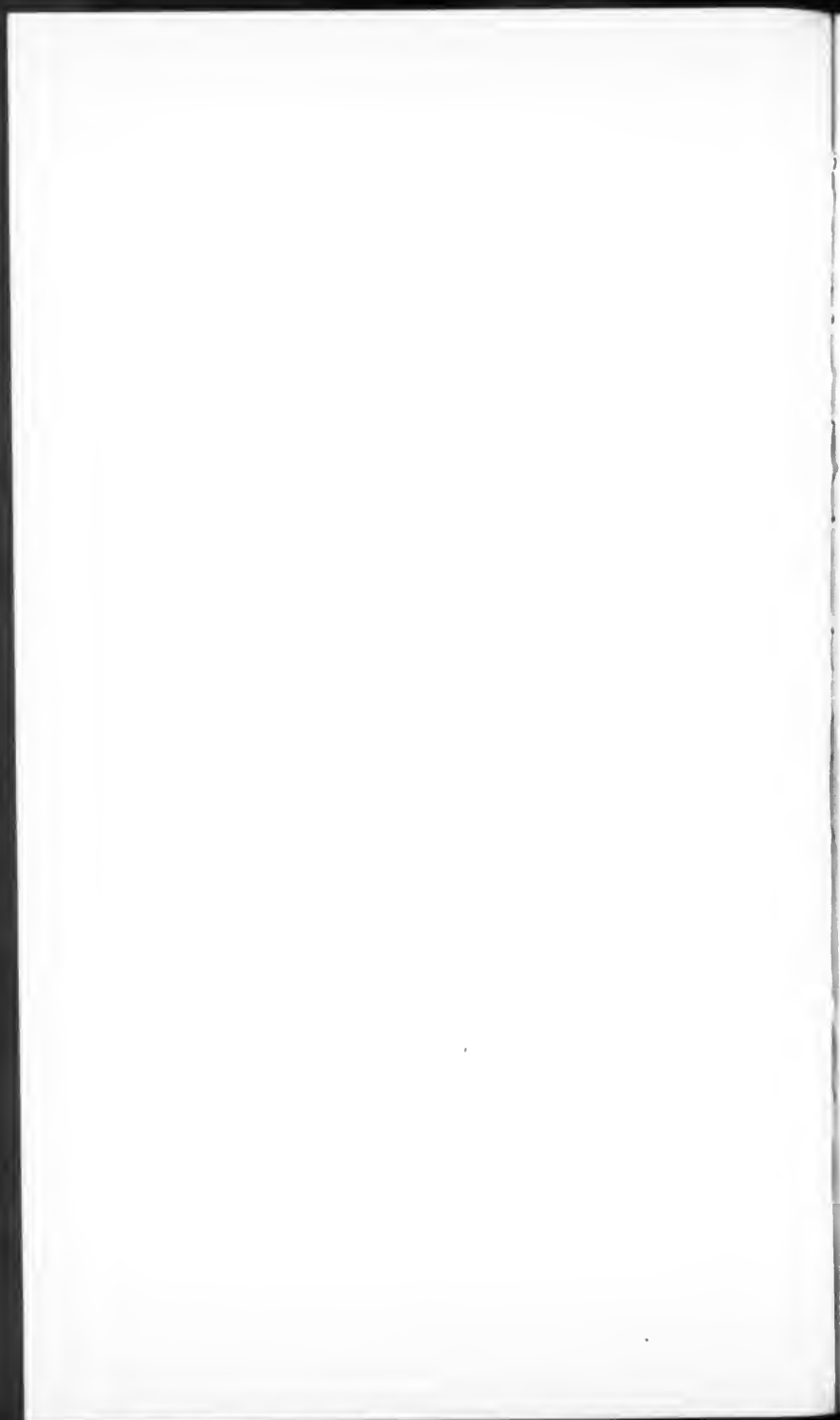
INTERNATIONAL UNION OF AMERICAN REPUBLICS.

While the utmost care is taken to insure accuracy in the publications of the International Bureau of the American Republics, no responsibility is assumed on account of errors or inaccuracies which may occur therein.

APRIL, 1904.

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

1904.



GENERAL INDEX.

	Page.	
Editorial contents: {	Spanish	IV
	English	V
	Portuguese	VI
	French.....	VII
List of Honorary Correspondents	VIII	
Latin-American Representatives in the United States	IX	
United States Representatives in the Latin-American Republics	X	
Rates of Postage from the United States to Latin-American Countries	XI	
Foreign Mails—Postage Rates from Latin-American Countries	XII	
Parcels-Post Regulations	XIII	
United States Consulates in Latin America	XIV	
Consulates of the Latin-American Republics in the United States	XV	
Weights and Measures.....	XVII	
Metric Weights and Measures	XVIII	
Publications of the Bureau	XIX	
Value of Latin-American Coins.....	XX	

ÍNDICE.

	Página.
I.—TÉRMINO DE LA MISIÓN DEL SEÑOR DON FERNANDO E. GUACHALLA COMO ENVIADO EXTRAORDINARIO Y MINISTRO PLENIPOTENCIARIO DE BOLIVIA EN LOS ESTADOS UNIDOS	849
II.—EL FERROCARRIL PANAMERICANO	850
III.—LA COMISIÓN INTERNACIONAL DE ARQUEOLOGÍA Y ETNOLOGÍA AMERICANAS	851
IV.—PROGRESOS DEL ARBITRAJE INTERNACIONAL.....	851
V.—REPÚBLICA ARGENTINA	853
Comercio exterior, años 1902-3—Comercio por varios puertos en diciembre y en el año de 1903.	
VI.—BOLIVIA	856
Decreto prohibiendo á los funcionarios públicos del orden administrativo lo que en él se expresa—Modificaciones de la tarifa—Decreto sobre almacenaje en las aduanas—Convención sobre cambio de encomiendas postales entre Bolivia y el Perú—Presupuesto general para 1904.	
VII.—COLOMBIA	865
Modificación del arancel.	
VIII.—CUBA	866
Tratado entre Cuba y los Estados Unidos determinando las condiciones del arrendamiento de áreas de terreno y aguas en la Isla de Cuba á los Estados Unidos para estaciones navales y carboneras—Producción de azúcar de la zafra de 1903-4.	
IX.—ESTADOS UNIDOS.....	871
Comercio con la América latina—Tratado de naturalización entre los Estados Unidos y la República de Haití—Nuevas definiciones de azúcar.	
X.—GUATEMALA	875
Modificación del arancel—Mensaje del Presidente.	
XI.—MÉXICO.....	880
Comercio exterior en el primer semestre de 1903-4—Reformas al arancel de aduanas—Previsiones sanitarias para los inmigrantes chinos—Producción de azúcar y mieles, en el año de 1902 á 1903.	
XII.—NICARAGUA.....	885
Modificaciones al arancel de aduanas.	
XIII.—SALVADOR	886
Mensaje del señor Presidente.	
XIV.—URUGUAY.....	896
Comercio del puerto de Montevideo en diciembre y en el año de 1903.	
XV.—VENEZUELA	900
Modificaciones del arancel—Extracto del mensaje del señor Presidente.	
XVI.—APÉNDICE	1
Informe oficial del Comisionado especial del ferrocarril Panamericano.	

INDEX.

	Page.
I.—TRANSFER OF SEÑOR DON FERNANDO E. GUACHALLA, BOLIVIAN MINISTER TO THE UNITED STATES	965
II.—PAN-AMERICAN RAILWAY	966
III.—INTERNATIONAL COMMISSION OF AMERICAN ARCHEOLOGY AND ETHNOLOGY	966
IV.—PROGRESS OF INTERNATIONAL ARBITRATION	967
V.—ARGENTINE REPUBLIC	968
Port movements in December and the calendar year 1903—New port dues— Tramways in Buenos Ayres—Commerce and production in 1903.	
VI.—BOLIVIA	915
Budget for 1904—Tariff changes—Parcels-post convention with Peru.	
VII.—BRAZIL	922
Customs revenues in January, 1901—Port movements in January, 1901—Imports at the port of Santos in 1903—Coffee market in January, 1901—Coffee market in February, 1904—Statistics of exchange, coffee and rubber in 1903—Trade statis- tics for 1902—Cotton mills—Restoration of the modus vivendi with France— The national debt.	
VIII.—COLOMBIA	930
Tariff modifications.	
IX.—CUBA	931
Lease of coaling or naval stations to the United States—Financial statement for February.	
X.—GUATEMALA	934
Message of President Cabrerá—Tariff modifications.	
XI.—MEXICO	936
Foreign commerce, first six months of 1903—1—Customs receipts, January, 1901— Mail service in January, 1901—Railway statistics—Capital of the banks of the Republic—Tariff modifications—Sugar production in 1902—3—Regulations govern- ing the admission of orientals into the Republic—Work of the International Sanitary Bureau.	
XII.—SALVADOR	943
Message of President Escalón.	
XIII.—UNITED STATES	945
Trade with Latin America—Consular trade reports—Foreign commerce for February, 1904—Recognition of Latin-American consular officers—Iron and steel exports during February, 1901—Naturalization treaty with the Republic of Haiti—New definitions of sugar.	
XIV.—URUGUAY	964
Movement at the port of Montevideo in December and the calendar year 1903.	
XV.—VENEZUELA	968
Message of President Castro—Tariff modifications—New mining code.	
XVI.—WORLD'S PRODUCTION OF GOLD FOR 1903	971
XVII.—TRADE OPPORTUNITIES IN LATIN AMERICA	972
XVIII.—BOOK NOTES	977
XIX.—LIBRARY ACCESSIONS AND FILES	986
XX.—APPENDIX	1
Report of Commissioner Pepper of the Pan-American Railroad translated into Spanish.	

INDICE.

	Pagina.
I.—REPUBLICA ARGENTINA	997
Produção e commercio exterior em 1903.—Movimento dos portos em Dezembro e no anno de 1903.—Novos impostos de porto.—Movimento dos tramways de Buenos Aires durante o anno de 1903.	
II. BOLIVIA	1005
Convenção sobre permutação de encomendas postaes entre Bolivia e Peru.	
III.—MEXICO	1011
Commercio exterior no primeiro semestre de 1903—Capital dos boncos da Republica—Dados estatísticos sobre as estradas de ferro.	
IV.—URUGUAY.....	1016
Movimento do porto de Montevideo em Dezembro e no anno de 1903.	

TABLE DES MATIÈRES.

	Page.
I.—RÉPUBLIQUE ARGENTINE	1021
Production et commerce extérieur en 1903—Mouvements du port pour le mois de décembre et l'année 1902.	
II.—BOLIVIE	1026
Facilités accordées aux émigrants—Modifications douanières.	
III.—BRÉSIL	1029
Modifications douanières.	
IV.—CHILI	1030
Travaux d'amélioration du port de Valparaiso—Papier d'imprimerie.	
V.—COLOMBIE	1031
Modifications douanières.	
VI.—COSTA RICA	1032
Entrées en franchise.	
VII.—CUBA	1032
Relèvement des droits de douane.	
VIII.—ÉQUATEUR	1033
Régime douanier des soieries confectionnées à l'importation—Factures consulaires.	
IX.—ÉTATS-UNIS	1033
Commerce avec l'Amérique latine.	
X.—GUATÉMALA	1031
Modifications douanières.	
XI.—HAÏTI	1031
Traité de naturalisation avec les États-Unis.	
XII.—HONDURAS	1036
La richesse minière de la République de Honduras—Le message du Président Bonilla.	
XIII.—MEXIQUE	1038
Capitaux des banques de la République—Statistiques sur les chemins de fer—Commerce extérieur, premier semestre de l'année 1903-4.	
XIV.—PÉROU	1043
Création d'une nouvelle société.	
XV.—URUGUAY	1043
Mouvements du port de Montevideo pour le mois de décembre et l'année 1903.	
XVI.—VÉNÉZUELA	1048
Modifications douanières.	

HONORARY CORRESPONDING MEMBERS OF THE INTERNATIONAL
UNION OF AMERICAN REPUBLICS.

Countries.	Names.	Residence.
Argentine Republic.	Señor Dr. Don Estanislao S. Zeballos	Buenos Ayres.
Bolivia	Señor Don Manuel V. Ballivián ^a	La Paz.
Brazil	Dezembargador Antonio Bezerra	Pará.
	Firmino da Silva	Florianopolis.
Chile	Señor Don Moisés Vargas	Santiago.
Colombia	Señor Don Rufino Gutiérrez	Bogotá.
Costa Rica	Señor Don Manuel Aragón	San José.
Dominican Republic.	Señor Don José Gabriel García ^b	Santo Domingo.
Ecuador	Señor Don Francisco Andrade Marín	Quito.
Guatemala	Señor Don Antonio Batres Jáuregui	Guatemala City.
	Señor Don Rafael Montúfar	Guatemala City.
Haiti	Monsieur Georges Sylvain	Port au Prince.
Honduras	Señor Don E. Constantino Fiallos	Tegucigalpa.
Mexico	Señor Don Francisco L. de la Barra	City of Mexico.
	Señor Don Antonio García Cubas	City of Mexico.
	Señor Don Fernando Ferrari Pérez	City of Mexico.
Nicaragua	Señor Don José D. Gámez	Managua.
Paraguay	Señor Don José S. Decoud	Asunción.
Peru	Señor Don Alejandro Garland	Lima.
Salvador	Señor Dr. Don Salvador Gallegos	San Salvador.
Uruguay	Señor Don José L. Schiffrano	Montevideo.
Venezuela	Señor General Don Manuel Landueta Rosáles.	Caracas.
	Señor Don Francisco de Paula Alamo	Caracas.

^aHonorary Corresponding Members of the Royal Geographical Society of Great Britain.

^bCorresponding member of the Academia Nacional de la Historia de Venezuela.

LATIN-AMERICAN REPRESENTATIVES IN THE UNITED STATES.

AMBASSADOR EXTRAORDINARY AND PLENIPOTENTIARY.

Mexico.....Señor DON MANUEL DE AZPÍROZ,
1415 I street NW., Washington, D. C.

ENVOYS EXTRAORDINARY AND MINISTERS PLENIPOTENTIARY.

Argentine Republic.....Señor DON MARTÍN GARCÍA MÉROU,
1612 Twentieth street NW., Washington, D. C.

Brazil.....Mr. J. F. DE ASSIS-BRASIL,
Absent.

Chile.....Señor DON JOAQUÍN WALKER-MARTÍNEZ,
1800 N street NW., Washington, D. C.

Colombia.....Señor DON JOSÉ VICENTE CONCUA,
Absent.

Costa Rica.....Señor DON JOAQUÍN BERNARDO CALVO,
1329 Eighteenth street NW., Washington, D. C.

Cuba.....Señor DON GONZALO DE QUESADA,
1006 Sixteenth street NW., Washington, D. C.

Dominican Republic.....Señor DON FCO. LEONTE VÁSQUEZ,
Absent.

Ecuador.....Señor DON ALFREDO BAQUERIZO,
Absent.

Guatemala.....Señor DON ANTONIO LAZO ARRIAGA,
Absent.

Haiti.....Mr. J. N. LÉGER,
1129 Rhode Island avenue, Washington, D. C.

Nicaragua.....Señor DON LEÓN F. COREA,
1701 Q street NW., Washington, D. C.

Paraguay.....Señor DON CECILIO BAEZ.

Peru.....Señor DON MANUEL ÁLVAREZ CALDERÓN,
1701 Massachusetts avenue, Washington, D. C.

Salvador.....Señor DR. DON RAFAEL S. LOPEZ,
Absent.

Uruguay.....Señor DR. DON EDUARDO ACEVEDO DIAZ,
"The Normandie," Washington, D. C.

CHARGÉS D'AFFAIRES.

Bolivia.....Señor DON JORGE E. ZALLES,
"The Portner," Washington, D. C.

Brazil.....Mr. ALFREDO DE M. GOMES FERREIRA,
1411 Hopkins street, Washington, D. C.

Ecuador.....Señor DR. SÉRAFIN S. WITHER,
11 Broadway, New York City.

Guatemala.....Señor DR. DON JOAQUÍN YELA,
4 Stone street, New York.

Venezuela.....Señor DON AUGUSTO F. PULIDO,
The Cochran.

CONSULS-GENERAL.

Honduras.....Señor DR. DON SALVADOR CÓRDOVA,
4 Stone street, New York.

DIRECTOR OF THE INTERNATIONAL BUREAU OF THE AMERICAN REPUBLICS:

WILLIAM WOODVILLE ROCKHILL.

UNITED STATES REPRESENTATIVES IN THE LATIN-AMERICAN REPUBLICS.

AMBASSADOR EXTRAORDINARY AND PLENIPOTENTIARY.

Mexico POWELL CLAYTON, City of Mexico.

ENVOYS EXTRAORDINARY AND MINISTERS PLENIPOTENTIARY.

Argentine Republic..... A. N. BEAUPRÉ, Buenos Ayres.
 Bolivia WILLIAM B. SORSBY.
 Brazil DAVID E. THOMPSON, Rio de Janeiro.
 Chile HENRY L. WILSON, Santiago.
 Colombia W. W. RUSSELL, Bogotá.
 Costa Rica WILLIAM L. MERRY, San José.
 Cuba HERBERT G. SQUIERS, Havana.
 Dominican Republic..... (See Haiti.)
 Ecuador ARCHIBALD J. SAMBSON, Quito.
 Guatemala LESLIE COMBS, Guatemala City.
 Haiti (also Chargé d'Affaires, Santo Domingo) .. WILLIAM F. POWELL, Port au Prince.
 Honduras..... (See Guatemala.)
 Nicaragua..... (See Costa Rica.)
 Paraguay (See Uruguay.)
 Peru IRVING B. DUDLEY, Lima.
 Salvador..... (See Costa Rica.)
 Uruguay WILLIAM R. FISCH, Montevideo.
 Venezuela HERBERT W. BOWEN, Caracas.

RATES OF POSTAGE FROM THE UNITED STATES TO LATIN-AMERICAN COUNTRIES.

The rates of postage from the United States to all foreign countries and colonies (except Canada, Mexico, and Cuba) are as follows:

	Cents.
Letters, per 15 grams ($\frac{1}{2}$ ounce).....	5
Single postal cards, each.....	2
Double postal cards, each.....	4
Newspapers and other printed matter, per 2 ounces.....	1
Commercial papers.....	5
{Packets not in excess of 10 ounces.....	1
{Packets in excess of 10 ounces, for each 2 ounces or fraction thereof.....	1
Samples of merchandise.....	2
{Packets not in excess of 4 ounces.....	1
{Packets in excess of 4 ounces, for each 2 ounces or fraction thereof.....	1
Registration fee on letters and other articles.....	8

Ordinary letters for any foreign country (except Canada, Mexico, and Cuba) must be forwarded, whether any postage is prepaid on them or not. All other mailable matter must be prepaid, at least partially.

Matter mailed in the United States addressed to Mexico is subject to the same postage rates and conditions as it would be if it were addressed for delivery in the United States, except that articles of miscellaneous merchandise (fourth-class matter) not sent as *bona fide* trade samples should be sent by "Parcels Post," and that the following articles are *absolutely excluded* from the mails without regard to the amount of postage prepaid or the manner in which they are wrapped:

All sealed packages, other than letters in their usual and ordinary form; *all* packages (including packages of second-class matter) which weigh more than 4 pounds 6 ounces, except such as are sent by "Parcels Post;" publications which violate any copyright law of Mexico.

Single volumes of printed books in *unsealed packages* are transmissible to Mexico in the regular mails without limit as to weight.

Unsealed packages of mailable merchandise may be sent by "Parcels Post" to Bolivia, British Guiana, British Honduras, Chile, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Mexico, Nicaragua, Salvador, and Venezuela, at the rates named on page xv.

PROHIBITED ARTICLES TO ALL FOREIGN COUNTRIES.

Poisons, explosives, and inflammable articles, live or dead animals, insects (especially the Colorado beetle), reptiles, fruit or vegetable matter liable to decomposition, and substances exhaling a bad odor, excluded from transmission in domestic mails as being in themselves, either from their form or nature, liable to destroy, deface, or otherwise injure the contents of the mail bags, or the persons of those engaged in the postal service; also obscene, lewd, or lascivious books, pamphlets, etc., and letters and circulars concerning lotteries, so-called gift concerts, etc. (also excluded from domestic mails); postal cards or letters addressed to go around the world; letters or packages (except those to Mexico) containing gold or silver substances, jewelry or precious articles; any packet whatever containing articles liable to customs duties in the countries addressed (except Cuba and Mexico); articles other than letters which are not prepaid at least partly; articles other than letters or postal cards containing writing in the nature of personal correspondence, unless fully prepaid at the rate of letter postage; articles of a nature likely to soil or injure the correspondence; packets of commercial papers and prints of all kinds, the weight of which exceeds 2 kilograms (4 pounds 6 ounces), or the size 18 inches in any direction, except *rolls* of prints, which may measure 30 inches in length by 4 inches in diameter; postal cards not of United States origin, and United States postal cards of the largest ("C") size (except as letters), and except also the reply halves of double postal cards received from foreign countries.

There is, moreover, reserved to the Government of every country of the Postal Union the right to refuse to convey over its territory, or to deliver, as well, articles liable to the reduced rate in regard to which the laws, ordinances, or decrees which regulate the conditions of their publication or of their circulation in that country have not been complied with.

Full and complete information relative to all regulations can be obtained from the United States Postal Guide.

FOREIGN MAILS.

TABLE SHOWING THE RATES OF POSTAGE CHARGED IN LATIN-AMERICAN COUNTRIES ON ARTICLES SENT BY MAIL TO THE UNITED STATES.

Countries.	Letters, per 15 grams, equal to one-half ounce.		Single postal cards, each. ^a		Other articles, per 50 grams, equal to 2 ounces.		Charge for registration.	Charge for return receipt.
	Currency of country.	Cen- times.	Currency of country.	Cen- times.	Currency of country.	Cen- times.		
Argentine Republic.....	15 centavos.....	35	6 centavos.....	15	3 centavos.....	10	24 centavos.....	12 centavos.
Bolivia via Panama.....	25 centavos.....	55	8 centavos.....	20	6 centavos.....	15	30 centavos.....	10 centavos.
Bolivia via other routes.....	30 centavos.....	50	6 centavos.....	15	4 centavos.....	10	20 centavos.....	200 reis.
Brazil.....	300 reis.....	35	100 reis.....	10	50 reis.....	5	400 reis.....	5 centavos.
Chile.....	10 centavos.....	50	3 centavos.....	15	2 centavos.....	5	10 centavos.....	5 centavos.
Colombia.....	20 centavos.....	50	4 centavos.....	10	2 centavos.....	5	10 centavos.....	5 centavos.
Costa Rica.....	10 centimos.....	25	3 centimos.....	7½	2 centimos.....	5	10 centimos.....	5 centavos.
Cuba ^b	10 centavos.....	25	3 centavos.....	10	2 centavos.....	5	10 centavos.....	5 centavos.
Dominican Republic (Santo Domingo).....	10 centavos.....	50	2 centavos.....	10	2 centavos.....	10	10 centavos.....	2½ pence.
Ecuador.....	4 pence.....	40	3 penny.....	15	5 centavos.....	10	10 centavos.....	5 centavos.
Falkland Islands.....	10 centavos.....	50	3 centavos.....	15	2 centavos.....	10	10 centavos.....	5 centimes de
Guatemala.....	10 centimes de.....	30	3 centimes de.....	15	2 centimes de.....	10	2 centimes de.....	5 centimes de
Haiti.....	15 centavos.....	50	3 centavos.....	15	2 centavos.....	10	10 centavos.....	5 centimes de
Honduras.....	5 centes.....	25	2 centes.....	10	2 centes.....	10	10 centes.....	5 centimes de
Honduras, British.....	5 centavos.....	50	5 centavos.....	10	1 centavo.....	10	10 centavos.....	5 centimes de
Mexico.....	15 centavos.....	50	5 centavos.....	15	5 centavos.....	10	10 centavos.....	5 centavos.
Nicaragua.....	40 centavos.....	50	8 centavos.....	15	8 centavos.....	10	10 centavos.....	5 centavos.
Panama.....	20 centavos.....	50	6 centavos.....	15	4 centavos.....	10	40 centavos.....	20 centavos.
Peru via San Francisco.....	22 centavos.....	55	8 centavos.....	20	6 centavos.....	15	10 centavos.....	5 centavos.
Peru via Panama.....	11 centavos.....	25	3 centavos.....	15	3 centavos.....	15	10 centavos.....	5 centavos.
Porto Rico ^b	10 centavos.....	50	3 centavos.....	15	2 centavos.....	10	10 centavos.....	5 centavos.
Salvador via Panama.....	10 centavos.....	50	3 centavos.....	15	2 centavos.....	10	10 centavos.....	5 centavos.
Salvador via other routes.....	50 centimos.....	50	15 centimos.....	15	10 centimos.....	10	50 centimos.....	25 centimos.
Uruguay.....	5 centavos.....	25	2 centavos.....	10	1 cent.....	5	10 centavos.....	10 cents Dutch.
Venezuela.....	25 cents Dutch.....	50	7½ cents Dutch.....	15	5 cents Dutch.....	10	10 cents Dutch.....	10 cents Dutch.
British Guiana.....	25 centimes.....	50	10 centimes.....	15	5 centimes.....	10	25 centimes.....	10 centimes.
Dutch Guiana.....	25 centimes.....	50	10 centimes.....	15	5 centimes.....	10	25 centimes.....	10 centimes.
French Guiana.....	25 centimes.....	50	10 centimes.....	15	5 centimes.....	10	25 centimes.....	10 centimes.

^a The rate for a reply-paid (double) card is double the rate named in this column.^b United States domestic rates and conditions.

PARCELS-POST REGULATIONS.

TABLE SHOWING THE LATIN-AMERICAN COUNTRIES TO WHICH PARCELS MAY BE SENT FROM THE UNITED STATES; THE DIMENSIONS, WEIGHT, AND RATES OF POSTAGE APPLICABLE TO PARCELS, AND THE EXCHANGE POST-OFFICES WHICH MAY DISPATCH AND RECEIVE PARCELS-POST MAI LS.

COUNTRIES.	ALLOWABLE DIMENSIONS AND WEIGHTS OF PARCELS.				POSTAGE.		EXCHANGE POST-OFFICES.	
	Greatest length.	Greatest length and girth combined.	Greatest girth.	Greatest weight.	For a parcel not exceeding 1 pound.	For every additional pound or fraction of a pound.	UNITED STATES.	LATIN-AMERICA.
	<i>Fl. in.</i>	<i>Fl.</i>	<i>Fl.</i>	<i>Lbs.</i>	<i>Cents.</i>	<i>Cents.</i>		
Bolivia	3 6	6	.....	11	20	20	New York and San Francisco.	La Paz.
Chile	3 6	6	.....	11	20	20	New York and San Francisco.	Valparaiso.
Colombia	2 0	.....	4	11	12	12	All offices authorized to exchange mails between the two countries.	
Costa Rica	2 0	.....	4	11	12	12		
Guatemala	3 6	6	.....	11	12	12	New York, New Orleans, and San Francisco.	Guatemala City, Retalhuleu, and Puerto Barrios.
Guluan, British	3 6	6	.....	11	12	12	All offices authorized to exchange mails.	
Honduras	3 6	6	.....	11	12	12	New York, New Orleans, and San Francisco.	Tegucigalpa, Puerto Corlez, Amapala and Trujillo.
Honduras, British	3 6	6	.....	11	12	12	New Orleans	Belize.
Mexico	2 0	.....	4	11	12	12	All offices authorized to exchange mails.	
Nicaragua	3 6	6	.....	11	12	12	New York, New Orleans, and San Francisco.	Bluefields, San Juan del Norte, and Corinto.
Salvador	3 6	6	.....	11	12	12	New York and San Francisco.	San Salvador.
Venezuela	3 6	6	.....	11	12	12	All offices authorized to exchange mails.	

UNITED STATES CONSULATES IN LATIN AMERICA.

Frequent application is made to the Bureau for the address of United States Consuls in the South and Central American Republics. Those desiring to correspond with any Consul can do so by addressing "The United States Consulate" at the point named. Letters thus addressed must be delivered to the proper person. It must be understood, however, that it is not the duty of Consuls to devote their time to private business, and that all such letters may properly be treated as personal, and any labor involved may be subject to charge therefor.

The following is a list of United States Consulates in the different Republics:

<p>ARGENTINE REPUBLIC— Buenos Ayres. Cordoba. Rosario.</p> <p>BOLIVIA— La Paz.</p> <p>BRAZIL— Bahia. Para. Pernambuco. Rio de Janeiro. Santos.</p> <p>CHILE— Antofagasta. Arica. Coquimbo. Iquique. Valparaiso.</p> <p>COLOMBIA— Barranquilla. Bogotá. Cartagena. Colón (Aspinwall). Medellin. Panama.</p> <p>COSTA RICA— Puerto Limon. Punta Arenas. San José.</p> <p>CUBA— Cienfuegos. Habana. Santiago.</p> <p>DOMINICAN REPUBLIC— Puerto Plata. Samana. Santo Domingo.</p> <p>ECUADOR— Guayaquil.</p> <p>GUATEMALA— Guatemala.</p> <p>HAITI— Cape Haitien. Port au Prince.</p>	<p>HONDURAS— Ceiba. Puerto Cortes. Tegucigalpa. Utila.</p> <p>MEXICO— Acapulco. Chihuahua. Ciudad Juarez. Ciudad Portirio Diaz. Durango. Ensenada. La Paz. Matamoros. Mazatlan. Mexico. Monterey. Nogales. Nuevo Laredo. Progreso. Saltillo. Tampico. Tuxpan. Vera Cruz.</p> <p>NICARAGUA— Managua. San Juan del Norte.</p> <p>PARAGUAY— Asunción.</p> <p>PERU— Callao.</p> <p>SALVADOR— San Salvador.</p> <p>URUGUAY— Colonia. Montevideo. Paysandu.</p> <p>VENEZUELA— La Gnyayra. Maracaibo. Puerto Cabello.</p>
---	---

CONSULATES OF THE LATIN-AMERICAN REPUBLICS IN THE UNITED STATES.

ARGENTINE REPUBLIC.		COSTA RICA—Continued.	
Alabama.....	Mobile.	Missouri.....	St. Louis.
California.....	San Francisco.	New York.....	New York City.
Florida.....	Apalachicola.	Ohio.....	Cincinnati.
	Fernandina.	Oregon.....	Portland.
	Pensacola.	Pennsylvania.....	Philadelphia.
Georgia.....	Brunswick.	Texas.....	Galveston.
	Savannah.	Virginia.....	Norfolk.
	Chicago.		
Illinois.....	New Orleans.	CUBA.	
Louisiana.....	Bangor.	Alabama.....	Mobile.
Maine.....	Portland.	Florida.....	Jacksonville.
	Baltimore.		Key West.
Maryland.....	Boston.		Pensacola.
Massachusetts.....	Pascagoula.		Tampa.
Mississippi.....	St. Louis.	Georgia.....	Brunswick.
Missouri.....	New York City.		Savannah.
New York.....	Wilmington.	Illinois.....	Chicago.
North Carolina.....	Philadelphia.	Louisiana.....	New Orleans.
Pennsylvania.....	Norfolk.	Maryland.....	Baltimore.
Virginia.....		Massachusetts.....	Boston.
		Missouri.....	St. Louis.
BOLIVIA.		New York.....	New York.
California.....	San Diego.	Pennsylvania.....	Philadelphia.
	San Francisco.	Porto Rico.....	Arecibo.
Missouri.....	Kansas City.		Mayaguez.
New York.....	New York City.		San Juan.
Pennsylvania.....	Philadelphia.		
		DOMINICAN REPUBLIC.	
BRAZIL.		Florida.....	Jacksonville.
Alabama.....	Mobile.	Illinois.....	Chicago.
California.....	San Francisco.	Maryland.....	Baltimore.
Georgia.....	Brunswick.	Massachusetts.....	Boston.
	Savannah.	New York.....	New York City.
Louisiana.....	New Orleans.	North Carolina.....	Wilmington.
Maine.....	Calais.	Pennsylvania.....	Philadelphia.
Maryland.....	Baltimore.	Porto Rico.....	Aguadilla.
Massachusetts.....	Boston.		Arecibo.
Mississippi.....	Pascagoula.		Humacao.
Missouri.....	St. Louis.		Mayaguez.
New York.....	New York City.		Ponce.
Pennsylvania.....	Philadelphia.		San Juan.
Virginia.....	Norfolk.		Vieques.
	Richmond.		
		ECUADOR.	
CHILE.		California.....	Los Angeles.
California.....	San Francisco.		San Francisco.
Georgia.....	Savannah.	Illinois.....	Chicago.
Hawaii.....	Honolulu.	Massachusetts.....	Boston.
Illinois.....	Chicago.	Montana.....	Butte.
Maryland.....	Baltimore.	New York.....	New York City.
Massachusetts.....	Boston.	Ohio.....	Cincinnati.
New York.....	New York City.	Pennsylvania.....	Philadelphia.
Oregon.....	Portland.	Philippine Islands.....	Manila.
Pennsylvania.....	Philadelphia.	South Carolina.....	Charleston.
Philippine Islands.....	Manila.	Tennessee.....	Nashville.
Porto Rico.....	San Juan.	Virginia.....	Norfolk.
Washington.....	Port Townsend.		
	Tacoma.	GUATEMALA.	
COLOMBIA.		Alabama.....	Mobile.
Alabama.....	Mobile.	California.....	San Diego.
California.....	San Francisco.		San Francisco.
Illinois.....	Chicago.		Pensacola.
Louisiana.....	New Orleans.	Florida.....	Chicago.
Maryland.....	Baltimore.	Kansas.....	Kansas City.
Massachusetts.....	Boston.	Kentucky.....	Louisville.
Michigan.....	Detroit.	Louisiana.....	New Orleans.
Missouri.....	St. Louis.	Maryland.....	Baltimore.
New York.....	New York City.	Massachusetts.....	Boston.
Pennsylvania.....	Philadelphia.	Missouri.....	St. Louis.
Porto Rico.....	San Juan.	New York.....	New York City.
Virginia.....	Norfolk.	Porto Rico.....	San Juan.
		Washington.....	Seattle.
COSTA RICA.		HAITI.	
Alabama.....	Mobile.	Alabama.....	Mobile.
California.....	San Francisco.	Georgia.....	Savannah.
Colorado.....	Denver.	Illinois.....	Chicago.
Illinois.....	Chicago.	Maine.....	Bangor.
Louisiana.....	New Orleans.	Massachusetts.....	Boston.
Maryland.....	Baltimore.	New York.....	New York City.
Massachusetts.....	Boston.	North Carolina.....	Wilmington.
		Porto Rico.....	Mayaguez.

CONSULATES OF THE LATIN-AMERICAN REPUBLICS—Continued.

HONDURAS.			PARAGUAY—Continued.		
Alabama.....	Mobile.	Illinois.....	Chicago.	Illinois.....	Chicago.
California.....	Los Angeles.	Indiana.....	Indianapolis.	Indiana.....	Indianapolis.
	San Diego.	Maryland.....	Baltimore.	Maryland.....	Baltimore.
	San Francisco.	Michigan.....	Detroit.	Michigan.....	Detroit.
Illinois.....	Chicago.	Missouri.....	Kansas City.	Missouri.....	Kansas City.
Kansas.....	Kansas City.		Louisville.	New Jersey.....	St. Louis.
Kentucky.....	Louisville.		New Orleans.		Newark.
Louisiana.....	Baltimore.	New York.....	Baltimore.		Trenton.
Maryland.....	Detroit.		St. Louis.		Buffalo.
Michigan.....	St. Louis.		New York City.		New York City.
Missouri.....	New York City.	Ohio.....	Philadelphia.		Rochester.
New York.....	Galveston.	Pennsylvania.....	Philadelphia.		Cincinnati.
Pennsylvania.....	Seattle.				Philadelphia.
Texas.....					
Washington.....					
MEXICO.			PERU.		
Alabama.....	Mobile.	Alabama.....	Mobile.	Alabama.....	Mobile.
Arizona.....	Naco.	California.....	San Diego.	California.....	San Diego.
	Nogales.		San Francisco.	District of Columbia.....	San Francisco.
	Phoenix.		Washington.	Hawaii.....	Washington.
	Tucson.		Honolulu.	Illinois.....	Honolulu.
	Yuma.		Chicago.	Louisiana.....	Chicago.
California.....	San Diego.		New Orleans.	Louisiana.....	New Orleans.
	San Francisco.		Baltimore.	Maryland.....	Baltimore.
Colorado.....	Denver.		Boston.	Maryland.....	Boston.
Florida.....	Pensacola.		New York City.	Massachusetts.....	New York City.
Illinois.....	Chicago.		San Juan.	Massachusetts.....	Philadelphia.
Louisiana.....	New Orleans.			Pennsylvania.....	Philadelphia.
Maryland.....	Baltimore.		San Juan.	Porto Rico.....	San Juan.
Massachusetts.....	Boston.				
Mississippi.....	Pascagoula.				
Missouri.....	Kansas City.				
	St. Louis.				
New York.....	New York City.				
Ohio.....	Cincinnati.				
Oregon.....	Portland.				
Pennsylvania.....	Philadelphia.				
Philippine Islands.....	Manila.				
Porto Rico.....	San Juan.				
Texas.....	Brownsville.				
	Eagle Pass.				
	El Paso.				
	Galveston.				
	Laredo.				
	Rio Grande City.				
	Sabine Pass.				
	San Antonio.				
	Norfolk.				
Virginia.....					
NICARAGUA.			SALVADOR.		
Alabama.....	Mobile.	California.....	San Diego.	California.....	San Diego.
California.....	Los Angeles.		San Francisco.		San Francisco.
	San Diego.				
	San Francisco.				
Illinois.....	Chicago.				
Kansas.....	Kansas City.				
Kentucky.....	Louisville.				
Louisiana.....	New Orleans.				
Maryland.....	Baltimore.				
Massachusetts.....	Boston.				
Michigan.....	Detroit.				
Missouri.....	St. Louis.				
New York.....	New York City.				
Pennsylvania.....	Philadelphia.				
Porto Rico.....	Ponce.				
	San Juan.				
Texas.....	Galveston.				
Virginia.....	Norfolk.				
	Newport News.				
Washington.....	Seattle.				
PARAGUAY.			VENEZUELA.		
Alabama.....	Mobile.	California.....	Los Angeles.	California.....	Los Angeles.
Delaware.....	Wilmington.	Florida.....	San Francisco.	Florida.....	San Francisco.
District of Columbia.....	Washington.	Illinois.....	Pensacola.	Illinois.....	Pensacola.
Georgia.....	Savannah.	Iowa.....	Chicago.	Iowa.....	Chicago.
		Maryland.....	Des Moines.	Maryland.....	Des Moines.
		Michigan.....	Baltimore.	Michigan.....	Baltimore.
		Minnesota.....	Detroit.	Minnesota.....	Detroit.
		New Jersey.....	St. Paul.	New Jersey.....	St. Paul.
		New York.....	Jersey City.	New York.....	Jersey City.
		Ohio.....	New York City.	Ohio.....	New York City.
		Pennsylvania.....	Cincinnati.	Pennsylvania.....	Cincinnati.
		Porto Rico.....	Philadelphia.	Porto Rico.....	Philadelphia.
			Arecibo.		Arecibo.
			Mayaguez.		Mayaguez.
			Ponce.		Ponce.
			San Juan.		San Juan.
			Galveston.		Galveston.
			Norfolk.		Norfolk.

WEIGHTS AND MEASURES.

The following table gives the chief weights and measures in commercial use in Mexico and the Republics of Central and South America, and their equivalents in the United States.

Denomination.	Where used.	United States equivalents.
Are	Metric	0.02471 acre.
Arroba	Paraguay	25 pounds.
Arroba (dry)	Argentine Republic	25.3171 pounds.
Do	Brazil	32.38 pounds.
Do	Cuba	25.3664 pounds.
Do	Venezuela	25.4024 pounds.
Arroba (liquid)	Cuba and Venezuela	4.263 gallons.
Barril	Argentine Republic and Mexico	20.0787 gallons.
Carga	Mexico and Salvador	300 pounds.
Centaro	Central America	4.2631 gallons.
Cuadra	Argentine Republic	4.2 acres.
Do	Paraguay	78.9 yards.
Do	Paraguay (square)	8.077 square feet.
Do	Uruguay	2 acres (nearly).
Cubic meter	Metric	35.3 cubic feet.
Fanega (dry)	Central America	1.5745 bushels.
Do	Chile	2.575 bushels.
Do	Cuba	1.599 bushels.
Do	Mexico	1.54728 bushels.
Do	Uruguay (double)	7.776 bushels.
Do	Uruguay (single)	3.888 bushels.
Do	Venezuela	1.599 bushels.
Frasco	Argentine Republic	2.5096 quarts.
Do	Mexico	2.5 quarts.
Gram	Metric	15.432 grains.
Hectare	do.	2.471 acres.
Hectoliter (dry)	do.	2.838 bushels.
Hectoliter (liquid)	do.	26.417 gallons.
Kilogram (kilo)	do.	2.2046 pounds.
Kilometer	do.	0.621376 mile.
League (land)	Paraguay	4.633 acres.
Libra	Argentine Republic	1.0127 pounds.
Do	Central America	1.043 pounds.
Do	Chile	1.014 pounds.
Do	Cuba	1.0161 pounds.
Do	Mexico	1.01465 pounds.
Do	Peru	1.0143 pounds.
Do	Uruguay	1.0143 pounds.
Do	Venezuela	1.0161 pounds.
Liter	Metric	1.0567 quarts.
Livre	Guiana	1.0791 pounds.
Manzana	Costa Rica	1.5-6 acres.
Marc	Bolivia	0.507 pound.
Meter	Metric	39.37 inches.
Pie	Argentine Republic	0.9478 foot.
Quintal	do.	101.42 pounds.
Do	Brazil	130.06 pounds.
Do	Chile, Mexico, and Peru	101.61 pounds.
Do	Paraguay	100 pounds.
Quintal (metric)	Metric	220.46 pounds.
Suerte	Uruguay	2,700 cuadras. (See Cuadra.)
Vara	Argentine Republic	34.1208 inches.
Do	Central America	33.874 inches.
Do	Chile and Peru	33.367 inches.
Do	Cuba	33.384 inches.
Do	Mexico	33 inches.
Do	Paraguay	34 inches.
Do	Venezuela	33.384 inches.

METRIC WEIGHTS AND MEASURES.

METRIC WEIGHTS.

Milligram (1/1000 gram) equals 0.0154 grain.
 Centigram (1/100 gram) equals 0.1543 grain.
 Decigram (1/10 gram) equals 1.5432 grains.
 Gram equals 15.432 grains.
 Decagram (10 grams) equals 0.3527 ounce.
 Hectogram (100 grams) equals 3.5274 ounces.
 Kilogram (1,000 grams) equals 2.2046 pounds.
 Myriagram (10,000 grams) equals 22.046 pounds.
 Quintal (100,000 grams) equals 220.46 pounds.
 Millier or tonneau—ton (1,000,000 grams) equals 2,204.6 pounds.

METRIC DRY MEASURE.

Milliliter (1/1000 liter) equals 0.061 cubic inch.
 Centiliter (1/100 liter) equals 0.6102 cubic inch.
 Deciliter (1/10 liter) equals 6.1022 cubic inches.
 Liter equals 0.908 quart.
 Decaliter (10 liters) equals 9.08 quarts.
 Hectoliter (100 liters) equals 2.838 bushels.
 Kiloliter (1,000 liters) equals 1.308 cubic yards.

METRIC LIQUID MEASURE.

Milliliter (1/1000 liter) equals 0.27 fluid dram.
 Centiliter (1/100 liter) equals 0.338 fluid ounce.
 Deciliter (1/10 liter) equals 0.845 gill.
 Liter equals 1.0567 quarts.
 Decaliter (10 liters) equals 2.6417 gallons.
 Hectoliter (100 liters) equals 26.417 gallons.
 Kiloliter (1,000 liters) equals 264.17 gallons.

METRIC MEASURES OF LENGTH.

Millimeter (1/1000 meter) equals 0.0394 inch.
 Centimeter (1/100 meter) equals 0.3937 inch.
 Decimeter (1/10 meter) equals 3.937 inches.
 Meter equals 39.37 inches.
 Decameter (10 meters) equals 393.7 inches.
 Hectometer (100 meters) equals 328 feet 1 inch.
 Kilometer (1,000 meters) equals 0.62137 mile (3,280 feet 10 inches).
 Myriameter (10,000 meters) equals 6.2137 miles.

METRIC SURFACE MEASURE.

Centare (1 square meter) equals 1,550 square inches.
 Are (100 square meters) equals 119.6 square yards.
 Hectare (10,000 square meters) equals 2.471 acres.

The metric system has been adopted by the following-named American countries: Argentine Republic, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Honduras, Mexico, Paraguay, United States of America, and Venezuela.

PRICE LIST OF PUBLICATIONS.

	PRICE.
Annual Reports of the Director of the Bureau, 1891-1902. (Sent upon request.)	
Bulletin of the Bureau, published monthly since October, 1893, in English, Spanish, Portuguese, and French. Average 225 pages, two volumes a year.	
Yearly subscription	\$2. 00
Yearly subscription, foreign.....	2. 50
Single copies.....	.25
Orders for the Bulletin should be addressed to the Chief Clerk of the Bureau.	

Code of Commercial Nomenclature, 1897. (English, Spanish, and Portuguese.)	
670 pages, 4°, cloth.....	2. 50
Code of Commercial Nomenclature, 1897. (Spanish, English, and Portuguese.)	
645 pages, 4°, cloth.....	2. 50
Code of Commercial Nomenclature, 1897. (Portuguese, Spanish, and English.)	
640 pages, 4°.....	2. 50

NOTE.—Designates in alphabetical order, in equivalent terms in English, Portuguese, and Spanish, the commodities of American nations on which import duties are levied.

SPECIAL COMMERCIAL BULLETINS.

Commercial Directory of the American Republics, 1897-98, 2 vols. in 4°, cloth.	5. 00
Worthington's Commercial Report, 1899. (Argentine Republic, Brazil, Chile, and Uruguay.) 178 pages, 8°.....	.35
(A reprint of reports 1 to 6 received from a special commissioner appointed by the British Board of Trade to report upon trade in certain South American countries.)	
Money, Weights, and Measures of the American Republics, 1891. 12 pages, 8°.	.05
Report on Coffee, with special reference to the Costa Rican product, etc. Washington, 1901. 15 pages, 8°.....	.10
El café. Su historia, cultivo, beneficio, variedades, producción, exportación, importación, consumo, etc. Datos extensos presentados al Congreso relativo al café que se reunirá en Nueva York el 1° de octubre de 1902. 167, iii pp., 8°. Bibliography, p. 164.....	.50
Coffee. Extensive information and statistics. (English edition of the above.) 108 pages, 8°. Bibliography, page 100.....	.50

HANDBOOKS (GENERAL DESCRIPTION AND STATISTICS).

Argentine Republic. A geographical sketch, with special reference to economic conditions, actual development, and prospects of future growth. 1903. 28 illustrations, 3 maps, 366 pages, 8°. Bibliography, page 334.....	1. 00
Brazil. A geographical sketch, with special reference to economic conditions and prospects of future development. 1901. 233 pages, 8°.....	.75
Guatemala. 1897. (2d edition revised.) Illustrations, 119 pages, 8°.....	.25
Mexico. A geographical sketch, with special reference to economic conditions and prospects of future development. 1900. 385 pages, 8°. Bibliography, page 354.....	.75

	PRICE.
Paraguay. Second edition, revised and enlarged, with a chapter on the native races. 1902. Illustrations, map, 187 pages, 8°.....	\$0. 75
Venezuela. Second edition revised. 1899. In two parts.	
Part 1. English, 138 pages, 8°. Bibliography, page 135.....	. 25
Part 2. Spanish, 278 pages, 8°. Bibliography, page 275.....	. 25

BIBLIOGRAPHICAL BULLETINS.

Brazil. A list of books, magazine articles, and maps relating to Brazil. 1800-1900. Washington, 1901. 145 pages, 8°.....	1. 00
Central America. A list of books, magazine articles, and maps relating to Central America, including the republics of Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, and Salvador. 1800-1900. Washington, 1902. 109 pages, 8°.....	. 50
Chile. A list of books, magazine articles, and maps relating to Chile. Washington, 1903. 110 pages, 8°.....	1. 00

MAPS.

Guatemala. From official and other sources. 1902. Scale of 12.5 miles to 1 inch (1:792,000). In 2 sheets, each sheet 71 x 76 cm. No. 1. General features. No. 2. Agricultural.....	1. 00
Mexico. From official Mexican and other sources. 1900. Scale of 50 miles to 1 inch. In 2 sheets, each sheet 108 x 80 cm. No. 1. General map. No. 2. Agricultural areas.....	1. 00

LIST OF BOOKS AND MAPS IN COURSE OF PREPARATION.

HANDBOOKS.

The United States. (In Spanish.) Manual de los Estados Unidos de America.
Bolivia. (Spanish and English. Vol. 1. Spanish ed. completed.)
Cuba.
Dominican Republic.
Haiti.
Honduras. (Nearly completed.)
Mexico. (Edition of 1900 thoroughly revised and enlarged.)
Nicaragua.
Venezuela. (Third edition. Entirely new data.)

LAW MANUALS.

A comparative study of the Spanish code of commerce and the commercial laws of America. (Full title will be given later.)
Land and immigration laws of American Republics. (To replace edition of 1893.)
Patent and trade-mark laws of American Republics. (To replace edition of 1891.)

MAPS.

Maps are in course of preparation of the Republics of Brazil, Costa Rica, Honduras, Nicaragua, and Salvador.

The Bureau has for distribution a limited supply of the following reports:

	PRICE.
Reports of the International American Conference of 1890. Reports of committees and discussions thereon. (Revised under the direction of the executive committee by order of the conference, adopted March 7, 1890.) Vols. 1, 2, 3, and 4, cloth, 4°. Set.....	\$3.00
International American Conference Reports and Recommendations. 1890. Includes reports of the plan of arbitration, reciprocity treaties, intercontinental railway, steamship communication, sanitary regulations, common silver coin, patents and trade-marks, weights and measures, port dues, international law, extradition treaties, international bank, memorial tablet, Columbian exposition—	
Octavo, bound in paper.....	.25
Octavo, bound in half morocco.....	1.00
Intercontinental Railway Reports. Report of the intercontinental railway commission. Washington, 1898. 7 vols., 4°, three of maps and four of text, cloth. Set.....	25.00
Message from the President of the United States, transmitting a communication from the Secretary of State submitting the report, with accompanying papers, of the delegates of the United States to the Second International Conference of American States, held at the City of Mexico from October 22, 1901, to January 22, 1902. Washington, 1902. 243 pages. 8°. (57th Congress, 1st session, Senate Doc. No. 330.) Sent upon proper application.	
Message from the President of the United States, transmitting a report from the Secretary of State, with accompanying papers, relative to the proceedings of the International Congress for the study of the production and consumption of coffee, etc. Washington, 1903. 312 pages. 8° (paper). (57th Congress, 2d session, Senate Doc. No. 35.) Sent upon proper application.	
Transactions of the First General International Sanitary Convention of the American Republics, held at Washington, December 2, 3, and 4, 1902, under the auspices of the Governing Board of the International Union of the American Republics. Washington, 1903. (57th Congress, 2d session, Senate Doc. No. 169.) (In Spanish and English.) Sent upon proper application.	
Message from the President of the United States, transmitting a report by the Secretary of State, with accompanying papers, relative to the proceedings of the First Customs Congress of the American Republics, held at New York in January, 1903. Washington, 1903. 195 pages. 8° (paper). (57th Congress, 2d session, Senate Doc. No. 180.) Sent upon proper application.	
Costa Rica—The land, its resources and its people. By Richard Villafranca. New York, 1895. 139 pages, 8° (paper). Sent upon proper application.	
Album do Pará. (A descriptive work of the State of Pará, Brazil.) 1 vol., 4°, cloth. Sent upon proper application.	
Chile at the Pan-American Exposition. Buffalo, N. Y., 1901. 252 pages, 4° (paper). A Short Description of the Republic of Chile. According to official data. With a map and illustrations. Leipzig, 1901. 103 pages, 8°. Sent upon proper application.	

NOTE.—Senate documents, listed above, containing reports of the various International American Congresses, may also be obtained through members of the United States Senate and House of Representatives.

Payment is required to be made in cash, money orders, or by bank drafts on banks in New York City or Washington, D. C., payable to the order of the INTERNATIONAL BUREAU OF THE AMERICAN REPUBLICS. Individual checks on banks outside of New York or Washington, or postage stamps, can not be accepted.

JULY 1, 1903.

VALUE OF LATIN-AMERICAN COINS.

The following table shows the value, in United States gold, of coins representing the monetary units of the Central and South American Republics and Mexico, estimated quarterly by the Director of the United States Mint, in pursuance of act of Congress:

ESTIMATE APRIL 1, 1904.

Countries.	Standard.	Unit.	Value in U. S. gold or silver.	Coins.
ARGENTINE REPUBLIC.	Gold	Peso	\$0.965	Gold—Argentine (\$4.824) and $\frac{1}{2}$ Argentine. Silver—Peso and divisions.
BOLIVIA	Silver ...	Boliviano	.419	
BRAZIL	Gold	Milreis ..	.546	Gold—5, 10, and 20 milreis. Silver— $\frac{1}{2}$, 1, and 2 milreis.
CENTRAL AMERICAN STATES—				
Costa Rica	Gold	Colon ...	.465	Gold—2, 5, 10, and 20 colons (\$9.307). Silver—5, 10, 25, and 50 centimos.
British Honduras	Gold	Dollar...	1.000	
Guatemala	Silver	Peso ....	.419	Silver—Peso and divisions.
Honduras				
Nicaragua				
Salvador				
CHILE	Gold	Peso ....	.365	Gold—Escudo (\$1.825), doubloon (\$3.650), and condor (\$7.300). Silver—Peso and divisions.
COLOMBIA	Silver ...	Peso ....	.419	
CUBA	Gold	Peso ....	.926	Gold—Centen (\$5.017), alphonse (\$4.823). Silver—Peso.
ECUADOR	Gold	Sucre....	.487	
HAITI	Gold	Gourde..	.965	Gold—1, 2, 5, and 10 gourdes. Silver—Gourde and divisions.
MEXICO	Silver ...	Dollar...	.455	
PERU	Gold	Sol .....	.487	Gold—Libra (\$4.8665). Silver—Sol and divisions.
URUGUAY	Gold	Peso	1.034	
VENEZUELA	Gold	Bolivar..	.193	Gold—5, 10, 20, 50, and 100 bolivars. Silver—5 bolivars.

Paraguay has no gold or silver coins of its own stamping. The silver peso of other South American Republics circulates there, and has the same value as in the countries that issue it.

BOLETÍN MENSUAL

DE LA

OFICINA INTERNACIONAL DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS,

Unión Internacional de Repúblicas Americanas.

VOL. XVI.

ABRIL DE 1904.

No. 4.

TÉRMINO DE LA MISIÓN DEL SEÑOR DON FERNANDO E. GUACHALLA COMO ENVIADO EXTRAORDINARIO Y MINISTRO PLENIPOTENCIARIO DE BOLIVIA EN LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

Los amigos del Señor Don FERNANDO E. GUACHALLA, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia cerca del Gobierno de los Estados Unidos de América, verán con sentimiento que tan distinguido caballero se separa de ellos, tal vez por tiempo indefinido. Va el Señor GUACHALLA á Buenos Aires como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de su país cerca del Gobierno de la República Argentina, y lleva también á su cargo la defensa de Bolivia en el arbitraje á que ha sido sometida la antigua cuestión de límites entre Bolivia y el Perú, que han convenido ambas Repúblicas en someter al fallo arbitral del Señor Presidente de aquella noble y próspera nación.

Es de desear fervientemente que los lauros que han coronado la frente del distinguido diplomático en el arreglo de la cuestión del Acre entre Bolivia y el Brasil reverdezen en esta ocasión con nuevos triunfos en favor de la paz y la fraternidad de América.

La carta de retiro del Señor GUACHALLA, que fué puesta por él en manos del Señor Presidente de los Estados Unidos de América, y contiene la merecida aprobación de sus trabajos como representante diplomático de su país cerca del Gobierno de Washington, dice como sigue:

“JOSÉ MANUEL PANDO, *Presidente Constitucional de la República de Bolivia, á Su Excelencia el Presidente de la República de los Estados Unidos de América.*

“GRANDE Y BUEN AMIGO: Debiendo pasar el Señor FERNANDO E. GUACHALLA á desempeñar otro cargo diplomático, tengo la honra de

comunicar á Vuestra Excelencia, que he resuelto expedir la presente Carta de retiro que pone término á su misión como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia cerca del Gobierno de Vuestra Excelencia.

“Con tal motivo aprovecho la oportunidad para expresar á Vuestra Excelencia que el Señor GUACHALLA ha merecido la más completa aprobación del Gobierno de Bolivia en el ejercicio de las funciones que le fueron confiadas, por el interés con que siempre procuró conservar las cordiales relaciones existentes entre ambos países, y no dudo que se habrá hecho acreedor al aprecio y estimación del de Vuestra Excelencia.

“Haciendo votos por la prosperidad de la Gran Nación Americana, me suscribo de Vuestra Excelencia.

“Leal y Buen Amigo.

“JOSÉ MANUEL PANDO.

“El Ministro de Relaciones Exteriores,

“JUAN M. SARACHO.

“Escrita en el Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, á los 17 días del mes de diciembre del año de 1903.

EL FERROCARRIL PANAMERICANO.

En el número del BOLETÍN, correspondiente al mes de Febrero último, página 263, se dió cuenta en brevísimas líneas, del estado en que entonces se encontraba el importante asunto á que este suelto se refiere, indicándose en términos generales y á rasgos muy extensos, los felices resultados de la misión que relativa á este objeto tuvo á bien confiar el Señor Presidente de los Estados Unidos de América al celo, inteligencia y actividad del Señor Don CHARLES M. PEPPER, persona entendida en el ramo, y Delegado que fué por el Gobierno de Washington para la Segunda Conferencia Internacional Americana que se celebró en el invierno de 1901 á 1902, en la capital de Mexico.

Convencidos como están los editores, no sólo del interés que justamente despierta en los países españoles de América cuanto tiene que ver con el proyecto gigantesco, aunque factible, que ocupó tan prominente lugar en el programa de las dos Conferencias Internacionales Americanas celebradas en las ciudades de Washington y México, sino también de la ventaja, que en los países en que se habla la lengua castellana, se derivarán de la lectura del valioso Informe que el referido Señor PEPPER acaba de presentar al Señor Secretario de Estado de los Estados Unidos de América, se determinaron á traducirlo á la expresada lengua, y publicarlo íntegramente, en el presente número del BOLETÍN.

A fin, sin embargo, de que la extensión indispensable de este notable documento no entorpezca los arreglos del BOLETÍN, y que el interés de su lectura no se perjudique por una división que de otro modo sería indispensable, se publica en este número, como "Apéndice," el texto íntegro del referido Informe vertido al castellano.

LA COMISIÓN INTERNACIONAL DE ARQUEOLOGÍA Y ETNOLOGÍA AMERICANAS.

Por Decreto de 19 de febrero del corriente año, el Gobierno de la República del Perú ha tenido á bien aprobar el proyecto de organización de la Comisión Internacional de Arqueología y Etnología americanas,^a cuya creación se recomendó por la Conferencia Internacional Panamericana celebrada en la capital de México en el invierno de 1901 á 1902, y nombrar como representante suyo en la misma, al Señor Don VOLNEY W. FOSTER, que es también comisionado, para el mismo efecto, por parte del Gobierno de los Estados Unidos de América, y que como Delegado de dicho Gobierno cerca de la conferencia de México, tomó parte activa en los trabajos que condujeron al establecimiento de la referida Comisión.

He aquí el texto del Decreto:

"COMISIÓN INTERNACIONAL DE ARQUEOLOGÍA,

"Lima, febrero 19 de 1904.

"Visto el anterior oficio del ministro de estado en el despacho de relaciones exteriores; se resuelve:

"Apruébase el proyecto de organización para la comisión internacional de arqueología y etnología, adoptado en la reunión de representantes diplomáticos de las repúblicas americanas, que tuvo lugar en Wáshington el 15 de junio próximo pasado.

"En consecuencia nómbrese representante del Perú ante dicha comisión, á Don VOLNEY W. FOSTER.

"Regístrese, comuníquese y publíquese.

"Rúbrica de Su Excelencia.

"BARRIOS."

PROGRESOS DEL ARBITRAJE INTERNACIONAL.

I.

Acaba de proclamarse el siguiente tratado de arbitraje internacional entre España y la República Francesa.

"El Gobierno de la República Francesa y el de Su Majestad el Rey de España.

^a Véase el BOLETÍN correspondiente al mes de mayo de 1903, páginas 1179 y siguientes, tomo XIV de la colección.

“Fundándose en el convenio para el arreglo pacífico de los conflictos internacionales concluído en la Haya el 29 de julio de 1899;

“Considerando que á consecuencia del artículo 19 de dicho convenio las altas partes contratantes se han reservado tomar acuerdos acerca del recurso de arbitraje en todos los casos que sea posible;

“Han autorizado á los subfirmantes para adoptar las siguientes disposiciones:

“ARTÍCULO 1°. Las diferencias de orden jurídico y las relativas á la ejecución de los tratados entre las dos partes contratantes que pudieran producirse entre ellas, y cuanto pueda arreglarse por la vía diplomática, será sometida al Tribunal permanente de arbitraje, creado en 29 de julio de 1899 en La Haya, á condición de que no afecte á los intereses vitales, á la independencia y al honor de los dos Estados, y no sea contrario á los intereses de una tercera Potencia.

“ART. 2°. En cada caso particular, las altas partes contratantes, antes de dirigirse al Tribunal permanente de arbitraje, firmarán un compromiso especial determinando el objeto del litigio, la intervención de los árbitros y reglas á observar en todo lo relativo á la constitución del tribunal arbitral.

“ART. 3°. El presente convenio se estipula por cinco años, á contar desde el día de la firma.

“Hecho en París, en doble expedición, en 26 de febrero de 1904.”
Firman Mr. DELCASSÉ y el Señor LEÓN Y CASTILLO.

II.

Invitación de los Estados Unidos de América á la Unión Interparlamentaria para la promoción del arbitraje internacional, á que celebre su próximo reunión en los Estados Unidos, en el otoño del corriente año.

El 19 de enero último, el Señor RICHARD BARTHOLDI, miembro de la cámara de Representantes de los Estados Unidos de América, por el distrito décimo de Missouri, sometió á la consideración de aquel alto cuerpo el siguiente proyecto:

“Resolución conjunta invitando á la Unión Interparlamentaria para lo que en ella se expresa, y concediendo un crédito para atender debidamente á sus miembros.

“Por cuanto la Unión Interparlamentaria para promover el arbitraje internacional decidió, en su última conferencia, en Viena, que su próxima sesión se celebrase en los Estados Unidos, en el otoño del corriente año:

“Y por cuanto el personal de la Unión se compone exclusivamente de miembros de los parlamentos y cuerpos legislativos de los diferentes países de Europa:

“Por tanto, *se resuelve por el Senado y la Cámara de Representantes de los Estados Unidos de América reunidos en Congreso:*

“Que se extienda, como por la presente se extiende, una cordial invitación á los miembros de la expresada Unión, á que visiten los

Estados Unidos; y que se abra, como por la presente se abre, un crédito de cincuenta mil pesos pagadero de los fondos libres en la Tesorería, para atender á los gastos que ocasione la conferencia antes nombrada, haciéndose las desembolsos en conformidad con los reglas y disposiciones que dicte al efecto el Secretario de Hacienda."

Pasado el punto á informe de la Comisión de Negocios Extranjeros, presentó éste, por medio de su Presidente, el Señor HIRT, el 28 del mismo mes de enero, el que sigue:

"La Comisión de Negocios Extranjeros, á que se pasó la resolución conjunta, n° 82, para que el Congreso de los Estados Unidos haga una invitación á la Unión Interparlamentaria, y para que á ese fin se conceda un crédito, con que puedan sufragarse los gastos que se ocasionen, ha considerado el asunto con la atención debida, y es de parecer que la referida resolución debe aprobarse. Así recomienda que se haga."

Pasó entonces el asunto al estudio de la Cámara en Comisión general (enero 28 de 1904) y fué aprobada.

En el Senado, el 6 del corriente abril, el Presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores, á cuyo estudio se había pasado el asunto, dió cuenta con su informe, aprobando sin enmienda la resolución conjunta. El Senado, primero en el concepto de Comisión general, y después en sesión formal, concedió unánimemente la aprobación solicitada.

REPUBLICA ARGENTINA.

COMERCIO EXTERIOR, AÑOS 1902-3.

[De "La Nación," No. 10862 de 6 de febrero de 1904.]

Según el Boletín de la Dirección General de Estadística de la nación, el movimiento de importación y exportación durante el año 1903 ha sido el siguiente:

Importación en pesos oro: sujeta, 100,850,891; libre, 30,355,709; total, 131,206,600; metálico, 26,086,184.

Exportación en pesos oro: sujeta, 82,665,480; libre, 138,319,044; total, 220,984,524; metálico, 1,196,152.

Los doce meses de enero á diciembre ofrecen en su comparación con las análogas cifras del año 1902, las siguientes diferencias:

Aumento en la importación: sujeta, 16,273,628; libre, 11,893,716; total, 28,167,344; metálico, 17,177,098.

Aumento en la exportación: sujeta, 2,425,552; libre, 39,072,245; total, 41,497,797.

Diminución en la exportación de metálico: 1,878,481.

Durante el año anterior, la importación ha tenido aumento de las siguientes procedencias:

De África, pesos oro 58,082; Alemania, 3,780,047; Bolivia, 3,433;

Brasil, 767,331; Cuba, 266,400; España, 407,689; Estados Unidos, 3,381,450; Francia, 3,465,167; Italia, 2,437,190; Países Bajos, 168,607.

Durante el mismo tiempo, ha disminuído la importación de los siguientes países:

Bélgica, pesos oro 35,361; Chile, 12,716; Paraguay, 409,671.

La exportación ha aumentado en 1903, para los siguientes destinos:

África, pesos oro 885,523; Alemania, 3,872,992; Bélgica, 6,382,793; Brasil, 176,385; Chile, 486,665; España, 10,127; Francia, 4,707,488; Italia, 122,798; Países Bajos, 1,712,670.

Durante el mismo tiempo, ha disminuído para:

Bolivia, pesos oro 149,771; Cuba, 306,058; Estados Unidos, 1,911,230; Paraguay, 38,808.

COMERCIO POR VARIOS PUERTOS EN DICIEMBRE Y EN EL AÑO DE 1903.

BUENOS AIRES.

Artículo.	Diciembre.	1903.	1902.
Maíz	bolsas.. 1,072,636	10,688,857	7,069,611
Trigo	id... 373,031	6,855,512	2,171,560
Lino	id... 60,072	3,500,095	2,099,137
Harina	id... 90,430	1,981,664	676,194
Lana	fardos.. 51,787	356,233	360,562
Cueros vacunos, secos	id... 10,380	104,187	84,242
Cueros vacunos, salados	número.. 105,337	1,397,234	1,688,067
Cueros potros, secos	id... 34,846	932,424	1,234,239
Cueros potros, salados	id... 4,285	295,275	135,692
Cueros becerros, secos	id... 735	131,997	160,572
Cueros becerros, salados	id... 24,000	191,285	136,786
Cerda	fardos.. 377	4,418	3,837
Cueros diversos	id... 721	7,164	28,830
Tortita de lino	bolsas.. 40,189	166,910	180,391
Cebada	id... 55,941	55,941	22,393
Afrecho	id... 14,045	1,513,006	1,502,074
Semillas	id... ..	287	2,196
Azúcar	id... ..	95,460	30,151
Ceniza y huesos	toneladas.. 71	36,440	21,504
Astas	número.. 34,556	185,968	131,452
Manteca	id... ..	92	92
Plumas de avestruz	toneladas.. 4,590	60,645	62,496
Quebracho	id... 470	1,519	1,313
Quebracho, extracto	bolsas.. 31,980	168,635	207,950
Minerales	id... ..	2,769	9,776
Tripas	bordalesas.. 174	7,050	9,874
Semilla de nabo	bolsas.. ..	25,511	25,511
Vaenno	728	34,867	24,100
Ovejas	117,805	86,472	86,472
Caballos	510	7,251	13,088
Mulas	230	21,604	1,257
Cerdos	814	602	602
Sebo	639	21,461	33,912
Do	3,865	87,619	144,372
Tasaño	fardos.. 4,540	151,615	282,589
Carneros congelados	número.. 77,511	1,144,958	1,191,232
Carne conservada	cajones.. 11,533	119,489	57,416
Lenguas	id... 270	27,586	14,098
Pasto	fardos.. 25,836	677,963	539,192
Ovejas congeladas	trozos.. 67,032	541,609	1,144,609
Carne congelada	id... 56,001	1,441,386	317,371
Carne menuda	bultos.. 6,139	57,140	32,928
Tabaco	fardos.. 1,265	17,433	28,576
Harina de carne	bolsas.. ..	7,130	7,750
Caldo	cajones.. ..	311	2,021
Sangre seca	bolsas.. 1,965	9,144	14,224
Carne, extracto	cajones.. ..	7,295	13,199
Corderos congelados	trozos.. ..	50,773	54,688

SAN NICOLÁS.

Durante el mes de diciembre de 1903, salieron 18 vapores del puerto de San Nicolás, y durante el año de 1903, salieron 102 vapores y 6 veleros del mismo puerto, comparada con 117 vapores y 1 velero que salieron durante el año de 1902. Su carga y destino fueron como sigue:

Artículo.	Diciembre.	1903.	1902.
Inglaterra:			
Trigo.....bolsas.....		9,248	66,711
Maíz.....id.....	46,171	348,257	390,526
Lino.....id.....	11,811	130,768	60,037
Afrecho.....id.....		2,700	
Harina.....id.....		1,432	
Lana.....fardos.....		366	
Cueros vacunos, salados.....número.....		954	
Quebracho, extracto.....bolsas.....		224	
Cueros lanares.....fardos.....		183	
Cueros potros, salados.....número.....		14,582	
Pasto.....fardos.....			14,582
Alemania:			
Trigo.....bolsas.....		32,542	22,486
Maíz.....id.....	97,714	352,289	672,031
Lino.....id.....	6,357	89,117	93,365
Lana.....fardos.....		2,446	6,283
Cueros vacunos, salados.....número.....	5,450	26,620	9,883
Afrecho.....bolsas.....			6,134
Cerda.....fardos.....			10
Cueros vacunos, secos.....número.....			3,619
Cueros potros, salados.....id.....			393
Cueros potros, secos.....id.....			1,866
Cueros becerros.....fardos.....			438
Cueros lanares.....id.....			15
Cueros de nutria.....id.....			92
Bélgica:			
Trigo.....bolsas.....		71,857	
Maíz.....id.....	15,529	263,071	70,760
Lino.....id.....	6,714	40,556	
Lana.....fardos.....		85	1,092
Cerda.....id.....			47
Quebracho.....toneladas.....			1,281
Cueros vacunos salados.....número.....			1,255
Holanda:			
Trigo.....bolsas.....		9,200	69,663
Maíz.....id.....	8,573	99,939	18,712
Lino.....id.....		118,230	15,262
Italia:			
Trigo.....id.....		2,571	
Maíz.....id.....	2,114	76,257	
Cueros vacunos secos.....número.....		10,270	
Cueros lanares.....fardos.....		624	
España:			
Maíz.....bolsas.....	103	31,702	16,708
Cueros vacunos secos.....número.....	2,900	2,900	
Cueros becerros.....id.....	2,948	2,948	
Francia:			
Maíz.....bolsas.....	17,030	122,243	50,393
Lino.....id.....	7,257	67,385	12,246
Lana.....fardos.....	325	5,655	1,684
Africa:			
Maíz.....bolsas.....		86,429	23,428
Estados Unidos:			
Lino.....id.....			82,786
Órdenes:			
Trigo.....id.....		30,405	22,552
Maíz.....id.....	195,714	2,434,312	632,222
Lino.....id.....		271,237	245,052
Cueros vacunos secos.....número.....		10,270	
Cueros becerros.....id.....		5,600	
Cueros lanares.....fardos.....		74	

BAHÍA BLANCA.

Salieron del puerto de Bahía Blanca 5 vapores durante el mes de diciembre de 1903, y salieron del mismo puerto 80 vapores y 15 veleros

durante el año de 1903, comparada con 76 vapores y 1 velero que salieron durante el año de 1902, llevando á los países mencionados á continuación los siguientes productos:

Artículo.	Diciembre.	1903.	1902.
Inglaterra:			
Trigo.....bolsas.....		378,888	464,245
Lana.....fardos.....		1,064	187
Carne congelada.....trozos.....		2,400	.....
Carne conservada.....cajones.....		6,100	.....
Cárneros congelados.....número.....		47,084	.....
Lino.....bolsas.....			71,358
Pasto.....fardos.....			485
Alemania:			
Trigo.....bolsas.....		76,277	93,343
Lana.....fardos.....	1,370	30,275	21,154
Cueros vacunos secos.....número.....		1,654	500
Cueros vacunos salados.....id.....		1,229	30,907
Cueros becerros.....id.....		20	4,000
Cueros porros secos.....id.....			2,800
Cueros porros salados.....id.....			11,851
Cueros diversos.....id.....			40
Id.....fardos.....			51
Id.....cajones.....			4
Lino.....bolsas.....			2,982
Afrecho.....id.....			7,382
Tortita de lino.....id.....			1,602
Cerda.....fardos.....			1
Bélgica:			
Trigo.....bolsas.....		388,529	612,035
Lana.....fardos.....		6,565	7,160
Lino.....bolsas.....		4,257	242
Avena.....id.....			2,071
Cerda.....fardos.....			5
Cueros lanares.....id.....			61
Holanda:			
Trigo.....bolsas.....		1,071,878	409,593
Lino.....id.....		2,661	.....
Italia:			
Maíz.....id.....		3,032	77,142
Lana.....fardos.....		800	.....
Lino.....bolsas.....		2,793	.....
Cueros vacunos secos.....número.....		8,500	.....
Cueros lanares.....fardos.....		178	.....
Francia:			
Trigo.....bolsas.....	53,571	142,378	.....
Lana.....fardos.....	9,605	34,140	14,242
Cueros lanares.....id.....	152	152	.....
Cueros vacunos secos.....número.....			350
Brasil:			
Trigo.....bolsas.....	42,986	648,968	752,462
Malz.....id.....			75,294
África:			
Trigo.....id.....		24,857	.....
Estados Unidos:			
Ceniza y huesos.....toneladas.....			400
Órdenes:			
Trigo.....bolsas.....		1,795,357	821,086
Lino.....id.....		1,157	.....
Cárneros congelados.....número.....		5,000	.....
Id.....trozos.....		4,216	.....

BOLIVIA.

DECRETO PROHIBIENDO Á LOS FUNCIONARIOS PÚBLICOS DEL ORDEN ADMINISTRATIVO LO QUE EN ÉL SE EXPRESA.

[Promulgado el 22 de diciembre 1903.]

ARTÍCULO 1°. Es prohibido á los funcionarios públicos del orden administrativo, catar, solicitar y obtener adjudicaciones de pertenencias mineras, sustancias inorgánicas y estradas gomeras, por sí ni por interpósita persona, dentro del distrito en que ejercen sus funciones.

ART. 2º. Los contraventores á la anterior disposición, serán juzgados como prevaricadores, sin perjuicio de quedar nula la concesión y adjudicación respectiva que hubiesen obtenido.

MODIFICACIONES DE LA TARIFA.

I.—Decreto promulgado diciembre 22 de 1903.

Artículo único. Se eleva al cinco por ciento el impuesto que recae sobre la exportación de la plata sellada.

II.—Decreto promulgado diciembre 26 de 1903.

ARTÍCULO 1º. Todos los artículos que figuran como libres de derechos en el Arancel de Aforos, quedan sujetos á un impuesto del diez por ciento sobre los del Arancel.

ART. 2º. Se exceptúa de todo derecho fiscal: 1º el carbón de piedra en todas sus clases; 2º la madera bruta sin cepillar; 3º las máquinas de coser y escribir y 4º la harina, salvo lo dispuesto por la ley de 6 de octubre de 1902.

ART. 3º. Se rebaja á diez por ciento el derecho fijado por el número 1488 del Arancel de Aforos á los tocuyos crudos lisos ó asargados.

ART. 4º. Esta Ley empezará á regir desde el 1º de enero de 1904.

DECRETO SOBRE ALMACENAJE EN LAS ADUANAS.

[Promulgado diciembre 26 de 1903.]

Artículo único. El actual almacenaje que pagan en las aduanas de la República las mercaderías que se internan, se eleva al doble por el año de 1904, siendo este impuesto de carácter nacional.

CONVENCIÓN SOBRE CAMBIO DE ENCOMIENDAS POSTALES ENTRE BOLIVIA Y EL PERÚ.

[De El Estado de febrero 3 de 1901.]

JOSÉ MANUEL PANDO, Presidente Constitucional de la República de Bolivia.

Por cuanto en doce de julio del año pasado, se concluyó y firmó por plenipotenciarios debidamente autorizados, una convención sobre cambio de encomiendas postales, entre las Repúblicas de Bolivia y el Perú, en los siguientes términos:

CONVENCIÓN SOBRE CAMBIO DE ENCOMIENDAS POSTALES.

Los Gobiernos de las Repúblicas de Bolivia y el Perú, deseando establecer entre ambos países un cambio de encomiendas postales, han resuelto consignar en una convención las condiciones en que deba efectuarse ese servicio de encomiendas postales, y al efecto han nombrado sus plenipotenciarios, á saber:

Su Excelencia el Presidente de la República de Bolivia, al Señor

Doctor don ELIDORO VILLAZÓN, Ministro de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores, y

Su Excelencia el Presidente de la República del Perú, el Señor don FELIPE DE OSMA, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Bolivia,

Quienes después de haber exhibido sus plenos poderes y haberlos encontrado en buena y debida forma, han convenido en los siguientes artículos de dicha convención y en el reglamento que la completa:

ARTÍCULO 1°. Bajo la denominación de encomiendas podrán cambiarse por correo entre Bolivia y el Perú objetos en paquetes cerrados cuyo peso no exceda de tres kilogramos, ni sus dimensiones de sesenta centímetros, ni su volumen de veinte decímetros cúbicos.

ART. 2°. El correo peruano servirá de intermediario en la transmisión de encomiendas entre Bolivia y los países con los cuales el Perú tenga establecido este servicio, y viceversa de las procedentes de esos países con destino á Bolivia. Transmitirá, igualmente, las encomiendas que se cambien entre Bolivia y los países con los cuales el correo boliviano tenga arreglos especiales sobre esta materia, siempre que le sea dable utilizar los trasportes marítimos ó terrestres necesarios para hacer llegar las encomiendas á su destino, y quedando limitada en todos los casos la responsabilidad de la Administración peruana á lo establecido en el artículo 12 de la presente convención.

ART. 3°. El porte que deben pagar en Bolivia las encomiendas destinadas al Perú y las expedidas de este país con destino á Bolivia, se sujetará á lo establecido en sus respectivas tarifas. El cambio de estas encomiendas no da lugar á cuentas, y cada uno de los países contratantes reservará para sí el importe íntegro del franqueo que perciba.

El franqueo que debe pagarse en Bolivia, por cada encomienda destinada á los países con los cuales el Perú tiene establecido este servicio, será:

(a) De 50 céntimos, ó su equivalente en moneda boliviana, y además de tantas veces 50 céntimos como correos intervengan en el tránsito territorial, comprendido el de destino.

(b) Si hubiera transporte marítimo, se percibirá también una tasa que se fija así: en 25 céntimos si el trayecto recorrido no excediere de 500 millas; en 50 céntimos si es superior á 500 millas y no excede de 1,000; en un franco si es superior á 1,000 millas y no excede de 3,000; en dos francos si es superior á 3,000 millas y no excede de 6,000; en tres francos si es superior á 6,000 millas.

(c) En el caso de utilizarse la vía de Panamá, se cobrará la tasa correspondiente al tránsito del Istmo y la del transporte marítimo en el Atlántico, independientemente del que corresponde al del Pacífico.

ART. 4°. El franqueo íntegro y previo es obligatorio.

ART. 5°. El remitente de una encomienda puede pedir aviso de

recepción pagando cinco centavos anticipadamente. Este derecho pertenece por entero al correo de origen.

ART. 6º. Las encomiendas que cambien entre sí las administraciones contratantes, no pueden ser gravadas con otros derechos postales que los mencionados en los artículos 3, 5 y 10 del presente convenio, y con los de internación que deben cubrir los destinatarios.

ART. 7º. El correo peruano pagará al de Bolivia 50 céntimos por cada encomienda que le remita procedente de otro país.

El correo boliviano pagará al del Perú:

(a) 50 céntimos por cada encomienda que le despache con destino al extranjero y tantas veces 50 céntimos como sean los correos que intervengan en el tránsito territorial, inclusive el de destino.

(b) Además, los derechos fijados en los párrafos *b* y *c*, del artículo 3º, por razón de tránsito marítimo y del Istmo de Panamá, dado el caso.

ART. 8º. El correo boliviano comunicará al del Perú los acuerdos que celebre directamente con otros países para los efectos del artículo 2º y demás relativos al presente convenio.

La administración peruana pasará á la de Bolivia una nómina de los países á los que puede enviar sus encomiendas.

Esa nómina contendrá las vías que han de seguir las encomiendas desde su entrada en el territorio peruano, el número de declaraciones para la aduana con que deben acompañarse, y además el total de los gastos que Bolivia deba pagar por cada encomienda, según su destino.

Los datos de esta lista servirán de base para fijar los portes que deben pagar los remitentes, según las condiciones del transporte intermediario.

ART. 9º. La reexpedición de encomiendas de un país á otro por cambio de residencia de los destinatarios ó por haber caído en rezago, da lugar á la percepción suplementaria de los portes fijados en el artículo 3º, á cargo de los destinatarios ó de los remitentes, según el caso, sin perjuicio de reembolsar los derechos de aduana y gastos especiales de almacenaje, etc.

ART. 10. Queda al arbitrio de los países contratantes percibir ó no por la conducción á domicilio, un derecho que no pueda exceder de 5 centavos y que pagará el destinatario al tiempo de recibir la encomienda.

ART. 11. Es prohibido remitir encomiendas que contengan objetos cuya admisión no esté autorizada por las leyes ó reglamentos de aduana ú otros, ó cartas ó notas con carácter de correspondencia epistolar; pero se permitirá incluir en las encomiendas su factura abierta ó la simple enumeración de los objetos que la componen.

En caso de quebrantarse esta última disposición, la oficina de destino procederá á multar el pliego que se haya incluido en la encomienda con el doble del valor del franqueo que le corresponda.

Es igualmente prohibido el envío de monedas, materias de plata, oro, ú otros objetos preciosos, á países que admitan valores declarados.

Entre Bolivia y el Perú será admitido el cambio de encomiendas con esta clase de contenido, con excepción de la plata sellada, mientras subsista vigente la ley que prohíbe la importación de ésta al Perú, pero en caso de extravío, ni el remitente ni el destinatario tendrán derecho á otra indemnización sino á la establecida en el artículo siguiente.

ART. 12. Salvo caso de fuerza mayor, si una encomienda se pierde ó sufre avería, el remitente, y en su defecto el destinatario, tiene derecho á una indemnización equivalente al valor real de la pérdida ó de la avería, sin que la indemnización pueda exceder de diez pesos moneda corriente del país que efectúa el pago.

Si la encomienda fuera originaria ó estuviera destinada á otro país que no sea uno de los contratantes, el máximo de la indemnización de que se trata será el de veinticinco francos, teniendo además derecho el remitente á que se le devuelvan los gastos de envío.

La obligación de pagar la indemnización incumbe á la oficina remitente, pero se reserva á ésta el recurso de repetir contra la Administración en cuyo territorio haya ocurrido la pérdida.

Salvo prueba contraria, la responsabilidad afecta á la Administración que habiendo recibido la encomienda sin hacer observación, no compruebe su entrega al destinatario.

El pago de la indemnización por la oficina remitente debe ejecutarse lo más pronto posible, y á más tardar dentro de un año, contado desde la fecha de la reclamación. El correo responsable está obligado á reembolsar sin retardo al correo remitente el monto de la indemnización cubierta por éste.

No se acogerá ninguna reclamación que no sea presentada dentro del plazo de un año, contado desde la fecha del depósito de la encomienda en el correo.

La responsabilidad de las administraciones termina desde que se entregan las encomiendas á sus respectivos dueños.

ART. 13. La legislación interior de cada país es aplicable á todo lo que no se halle previsto en la presente convención.

ART. 14. Las Administraciones de Bolivia y el Perú designarán las oficinas que han de encargarse del cambio de las encomiendas y adoptarán todas las medidas de detalle y orden necesarias para asegurar la regularidad del servicio.

ART. 15. La presente convención comenzará á regir á los sesenta días después de su perfeccionamiento, y cesará un año después de que una de las partes contratantes dé á la otra el aviso de desahucio; pero si ocurrieren causas extraordinarias cuya naturaleza sea bastante para justificar la medida, podrá suspenderse temporalmente el servicio de encomiendas, dando aviso inmediato, y si fuere preciso por telégrafo.

En fe de lo cual, los infrascritos, debidamente autorizados para este objeto, han firmado y sellado la presente convención.

Hecha por duplicado, en la ciudad de La Paz, á los 12 días del mes de julio del año de mil novecientos dos.

[L. s.]

ELIDORO VILLAZÓN,

[L. s.]

FELIPE DE OSMA.

Y por cuanto el Congreso Nacional aprobó los actos anteriores en virtud de la siguiente ley,

El congreso Nacional resuelve:

Apruébese la convención sobre cambio de encomiendas postales celebrada en 12 de julio de 1902, entre el excelentísimo señor Doctor VILLAZÓN, Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia y el excelentísimo Señor don FELIPE DE OSMA, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para los fines constitucionales.

Sala de sesiones del honorable Congreso Nacional.

La Paz, septiembre 19 de 1903.

ANÍBAL CAPRILES,

BENEDICTO GOYTIA.

J. M. SARACHO, *Senador Secretario.*

JUSTO PORCEL, *D. S.*

R. BERTHIN, *D. S.*

Por tanto, y ejerciendo la facultad que la constitución política confiere al Jefe del Estado en su artículo ochenta y nueve, atribución primera, ratifica la convención preinserta, empeña á su cumplimiento la fe y el honor nacional, y ordena se la tenga como ley de la República.

Dada en el Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, sellada con el sello respectivo, y refrendada por el Ministro de Relaciones Exteriores, á los veinte días del mes de enero de mil novecientos cuatro.

JOSÉ MANUEL PANDO.

JUAN M. SARACHO.

REGLAMENTO SOBRE CAMBIO DE ENCOMIENDAS POSTALES ENTRE BOLIVIA Y EL PERÚ.

ARTÍCULO I. El cambio de encomiendas entre Bolivia y el Peru se hará por la vía de Mollendo y Puno, siendo de cuenta de cada uno de los correos remitentes, los gastos de conducción hasta "Puerto Pérez."

ART. II. No debe darse curso á las encomiendas que excedan en volumen, peso y dimensiones, de los límites establecidos en los artículos respectivos, las que exijan precauciones especiales como las plantas en canastos, las cajas y jaulas con animales vivos, etc., las que contengan materias explosivas ó inflamables, y en general los artículos peligrosos.

Las Administraciones contratantes se comunicarán oportunamente la nómina ó lista de las demás especies que por disposiciones de aduana ú otras no sea permitido introducir en sus respectivos países.

ART. III. Para ser admitida, toda encomienda debe,

1°. Llevar la dirección exacta del destinatario. No se aceptan las direcciones escritas con lápiz.

2°. Estar acondicionada de manera que pueda resistir el transporte á caballo y que preserve suficientemente el contenido. El embalaje debe ser de tales condiciones que sea imposible ocasionar daño ó menoscabo al contenido sin dejar huella aparente de violación.

3°. Estar sellada con el timbre ó marca especial del remitente.

Los líquidos ó cuerpos grasosos, fácilmente licuables, deben remitirse en doble recipiente. Entre el primero (botella, frasco, etc.) y el segundo (caja de metal ó de madera resistente) debe dejarse un espacio que se llenará con aserrín, afrecho ú otra materia absorbente.

ART. IV. Cada encomienda será acompañada de un boletín de expedición y del número de declaraciones para la aduana que ambos contratantes indiquen.

Estos documentos serán iguales á los modelos adjuntos D y C, y deberán ser redactados en francés, ó llevar una traducción entre líneas en esta lengua, siempre que se relacionen con encomiendas que no estén destinadas á Bolivia ó al Perú.

Se permite hacer uso de un solo boletín hasta para tres encomiendas, con tal que sean enviadas por un mismo remitente y estén destinadas á una sola persona.

Las Administraciones contratantes rehusan toda responsabilidad tocante á la exactitud de las declaraciones para la Aduana.

ART. V. Las encomiendas así como los boletines, llevarán adheridas una etiqueta conforme al modelo D, con el número del registro y con el nombre de la oficina de origen.

El boletín debe, además, timbrarse por el lado de la dirección con un sello que indique la fecha y el lugar del depósito.

Las fórmulas del franqueo deben estar adheridas al boletín.

ART. VI. Las oficinas de cambio de encomiendas, serán en Bolivia, la de La Paz, y en Perú las de Lima y Arequipa.

El transporte se hará colocando las encomiendas dentro de cajas, sacos ó canastos cerrados y sellados, que deberán ser devueltos á la oficina remitente por el próximo correo que parta después de la recepción.

ART. VII. Las encomiendas serán anotadas en las guías de ruta conforme al modelo F adjunto, con todos los detalles que el formulario indica. La numeración se renovará al principio de cada año.

Los boletines de expedición, las declaraciones para la Aduana y los avisos de recepción, irán agregados á las guías de ruta.

ART. VIII. Siempre que se pida aviso de recepción, la oficina de origen pondrá en un lugar visible de la cubierta de la encomienda una etiqueta ó timbre con las iniciales A. R.

Los avisos de recepción se extienden por las oficinas de destino y

firmados por los destinatarios, se envían por conducto de las de cambio á las de origen, para que éstas las entreguen á los remitentes.

ART. IX. Las oficinas de cambio destinatarias al recibir las encomiendas, inspeccionarán si presentan alguna irregularidad en su estado ó acondicionamiento exterior, y en el cumplimiento de las formalidades reglamentarias, y confrontarán si el peso del paquete es el indicado en el boletín respectivo.

La constatación de la falta de un objeto ó de una alteración ó irregularidad bastante para comprometer la responsabilidad del correo respectivo, se efectúa por medio de una acta que se remite á la Administración central de la que depende la oficina de cambio receptora, acompañada de las cubiertas, amarras y sellos del paquete. Un duplicado del acta se remite al mismo tiempo bajo certificación de oficio á la Administración central de que dependa la oficina de cambio remitente, independientemente del boletín de verificación que ha de remitirse sin demora á esta última oficina (modelo C').

Sin perjuicio de dar cumplimiento á lo dispuesto en el capítulo precedente, la oficina de cambio receptora de un envío defectuosamente embalado ó averiado, le dará curso después de embalarlo de nuevo, conservando en cuanto sea posible el embalaje primitivo. En este caso, debe tomarse el peso de la encomienda antes y después del nuevo embalado.

Las diferencias de poca consideración respecto del volumen, la dimensión ó peso, serán señaladas solamente por medio de un boletín de verificación.

ART. X. Las encomiendas postales que no sean para Bolivia y que se remitan equivocadamente á las oficinas de cambio bolivianas, se devolverán por éstas y por primer correo á las oficinas remitentes, acompañándolas de un boletín de verificación y anulando previamente con una raya de tinta los abonos correspondientes inseritos en la guía de ruta de la oficina de cambio remitente.

Cuando las encomiendas caigan en rezago, los remitentes serán consultados acerca de lo que debe hacerse con ellos. Las comunicaciones sobre el particular se cambian entre las dos Administraciones centrales.

Sin embargo, los objetos expuestos á deteriorarse ó á descomponerse serán vendidos sin aviso previo y sin formalidades judiciales, á beneficio de quien corresponda, levantándose el acta de la venta.

Las encomiendas se devolverán á la oficina de origen, si no se recibe contestación en el plazo de seis meses contados desde la fecha del envío del aviso.

Las encomiendas que hayan de devolverse á las oficinas de origen, se notarán en la guía de ruta con la mención de "rebut" (rezago) escrita en la columna de observaciones.

Las solicitudes de retiro y de cambio de dirección de las enco-

miedades, se someten á las reglas establecidas en el artículo XXIX del Reglamento de la Convención Principal de Washington.

ART. XI. Cada oficina de cambio formará mensualmente un estado conforme al modelo J, en el que consignará por oficinas las suenas anotadas á su favor y en contra, en cada guía de ruta recibida de otro correo.

Estos estados se resumen en seguida por la Administración central en una cuenta igual al modelo K.

Esta cuenta acompañada de las guías de ruta recibidas y de los boletines de verificación, si los hay, se somete al examen y aprobación de la otra Administración central, en el curso del mes siguiente á aquel á que esa cuenta se refiere. Después de comprobadas y aceptadas por una y otra parte, las cuentas mensuales se resumen en una trimestral por la Administración acreedora; y el saldo que resulte del balance de las cuentas de los dos correos, se pagará por el deudor, á más tardar, antes de terminar el trimestre siguiente, por medio de letras giradas sobre la capital ó otra plaza comercial del país acreedor.

ART. XII. El presente Reglamento comenzará á regir el día que se ponga en ejecución la Convención y tendrá su misma duración.

Hecho por duplicado en La Paz, el día 12 de julio de 1902.

ELIDORO VILLAZÓN.

FELIPE DE OSMA.

ACTA DE CANJE.

En la ciudad de La Paz, á los treinta y un días del mes de diciembre del año de mil novecientos tres, reunidos en el Despacho de Relaciones Exteriores y Culto, Su Excelencia el Señor JUAN M. SARACHO, Ministro del Ramo, y su Excelencia el Señor FELIPE DE OSMA, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República del Perú, con el objeto de proceder al canje de las ratificaciones de la Convención sobre cambio de encomiendas postales ajustada y firmada en esta ciudad en 12 de julio de mil novecientos dos por el Señor ELIDORO VILLAZÓN, Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de Bolivia, y por el Señor FELIPE DE OSMA, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú, después de haberse comunicado sus plenos poderes que fueron hallados en buena y debida forma, léídos como corresponde los instrumentos de ratificación de la referida Convención, y habiendo manifestado su conformidad en todo lo estipulado, se verificó en seguida el canje en la forma de estilo, disponiendo los señores Plenipotenciarios se redacte la presente acta, por duplicado, cuyos ejemplares firmaron y sellaron con sus sellos.

JUAN M. SARACHO.

FELIPE DE OSMA.

Son conformes:

JOSÉ SALINAS.

Oficial Mayor de Relaciones Exteriores y Culto.

PRESUPUESTO GENERAL PARA 1904.

[De la "Revista Comercial é Industrial," No. 35.]

INGRESOS.		Bolivianos.
Derechos de importación		3, 145, 000. 00
Derechos de exportación		936, 500. 00
Varios		695, 000. 00
Impuestos de diferentes clases		1, 055, 200. 00
Diversos impuestos		1, 140, 000. 00
Ingresos nuevos		270, 000. 00
		<hr/>
Total de ingresos		7, 241, 700. 00
GASTOS.		
Servicios Legislativos	166, 848. 00	
Servicios de Relaciones Exteriores y de Culto	506, 201. 04	
Servicios de Gobierno y Fomento	2, 746, 472. 26	
Servicios de Hacienda é Industria	2, 348, 709. 44	
Servicios de Justicia é Instrucción Pública	195, 744. 00	
Servicios de Guerra	2, 345, 119. 00	
Servicios de Colonización	817, 202. 00	
		<hr/>
		9, 126, 295. 74
Déficit		1, 884, 595. 74

COLOMBIA.

MODIFICACIÓN DEL ARANCEL.

Ley No. 47 de 30 de octubre de 1903, relativa á las Aduanas de Tumaco é Ipiales.

[“Diario oficial” de 3 de noviembre de 1903, No. 11934.]

ARTÍCULO 1. Declárase que los decretos números 200 y 224 de carácter legislativo, no continuarán rigiendo en las Aduanas de Tumaco é Ipiales, y que en su lugar entrará en vigencia nuevamente la Ley 36 de 1886, conjuntamente con las Leyes 10 y 129 de 1888 y 21 de 1890, en todo lo que se refiere á las Aduanas expresadas.

Parágrafo. Los derechos que de conformidad con las leyes mencionadas se impongan sobre los artículos de importación y exportación, se cobrarán en moneda colombiana de plata acuñada á la ley de seiscientos sesenta y seis milésimos (0.666).

ART. 2. Las mercancías que en las Aduanas de Tumaco é Ipiales estén depositadas desde la fecha en que surgió duda sobre la cuantía de los derechos, se liquidarán conforme á la presente Ley.

ART. 3. Aclárase que por el Decreto legislativo número 200 de 1903

se establecieron, solamente derechos dobles de los que se pagaban antes del 18 de octubre de 1899, con las deducciones de que hablan las leyes anteriores á tal fecha, y que el mencionado Decreto empezó á regir en cada Admana el día en que hubiera sido conocido en ella.

ART. 4. En adelante el puerto de Tunaco, además de puerto habilitado, será puerto de depósito.

CUBA.

TRATADO ENTRE CUBA Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA DETERMINANDO LAS CONDICIONES DEL ARRENDAMIENTO DE ÁREAS DE TERRENO Y AGUAS EN LA ISLA DE CUBA Á LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA PARA ESTACIONES NAVALES Y CARBONERAS."

Firmado en la Habana, julio 2 de 1903.

Ratificaciones canjeadas en Wáshington, octubre 6 de 1903.

Deseario los Estados de América y la República de Cuba dejar determinadas las condiciones del arrendamiento de las áreas de terreno y agua que, para el establecimiento de Estaciones Navales ó Carboneras, en Guantánamo y Bahía Honda, hizo la República de Cuba á los Estados Unidos, por el Convenio de 16 23 de Febrero de 1903 llevado á cabo en cumplimiento de lo preceptuado en el Artículo 7 del Apéndice Constitucional de la República de Cuba, han nombrado con ese objeto sus Plenipotenciarios:

El Presidente de los Estados Unidos de América á HERBERT G. SQUIRES, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en la Habana,

Y el Presidente de la República de Cuba á JOSÉ M. GARCÍA MONTES, Secretario de Hacienda é interino de Estado y Justicia, quienes, previo el canje de sus respectivos plenos poderes, que encontraron estar en debida forma, han convenido en los siguientes Artículos:

Artículo I.

Los Estados Unidos de América acuerdan y estipulan pagar á la República de Cuba la suma anual de dos mil pesos en monedas de oro de los Estados Unidos, durante todo el tiempo que éstos ocuparen y usaren dichas áreas de terreno en virtud del mencionado Convenio.

Todos los terrenos de propiedad particular y otros bienes inmuebles comprendidos en dichas áreas serán adquiridos sin demora por la República de Cuba. Los Estados Unidos de América convienen en suministrar á la República de Cuba las cantidades necesarias para la compra de dichos terrenos y bienes de propiedad particular, y la

"Véase en página 918 y siguientes, BOLETÍN de octubre de 1903, el "convenio" celebrado sobre este asunto entre las dos naciones el 16 de febrero del mismo año.

República de Cuba aceptará dichas cantidades como pago adelantado á cuenta de la renta debida en virtud de dicho Convenio.

ARTÍCULO II.

Dichas áreas serán deslindadas y sus linderos marcados con precisión por medio de cercas ó vallados permanentes. Los gastos de construcción y conservación de estas cercas ó vallados serán sufragados por los Estados Unidos.

ARTÍCULO III.

Los Estados Unidos de América convienen en que no se permitirá á persona, sociedad ó asociación alguna establecer ó ejercer empresas comerciales, industriales ó de otra clase dentro de dichas áreas.

ARTÍCULO IV.

Los delincuentes prófugos de la justicia acusados de delitos ó faltas sujetos á la jurisdicción de las Leyes cubanas y que se refugiaren dentro de dichas áreas, serán entregados por las Autoridades de los Estados Unidos cuando lo pidieren Autoridades cubanas debidamente autorizadas. Por otra parte, la República de Cuba conviene en que los prófugos de la justicia acusados de delitos ó faltas sujetos á la jurisdicción de las leyes de los Estados Unidos cometidos dentro de dichas áreas y que se refugiaren en territorio cubano serán, cuando se le pida, entregados á las Autoridades de los Estados Unidos debidamente autorizadas.

ARTÍCULO V.

Los materiales de todas clases, mercancías, pertrechos y municiones de guerra importados en dichas áreas, para uso y consumo exclusivo de las mismas, no estarán sujetos al pago de derechos arancelarios ni á ningún otro derecho ó carga, y los buques que los condujeren no estarán sujetos al pago de derechos de puerto, tonelaje, anclaje ni á cualquier otro, salvo cuando dichos buques se descargaren fuera de los límites de las referidas áreas; y dichos buques no serán descargados fuera de los límites de las referidas áreas á menos que no sea por un puerto habilitado de la República de Cuba, y en este caso tanto el cargamento como el buque estarán sujetos á todas las leyes y reglamentos de Aduana cubanos y al pago de los derechos correspondientes.

Se acuerda, además, que esos materiales, mercancías, pertrechos y municiones de guerra, no podrán ser transportados de dichas áreas á territorio cubano.

ARTÍCULO VI.

Con excepción de lo dispuesto en el artículo anterior, los buques que entren ó salgan de las Bahías de Guantámmo y Bahía Honda, dentro

de los límites del territorio cubano, estarán exclusivamente sujetos á las Leyes y Autoridades cubanas, y á las disposiciones emanadas de éstas en todo lo concerniente á la Policía de Puerto, á las Aduanas y á la Sanidad, y las autoridades de los Estados Unidos no opondrán ningún obstáculo á la entrada y salida de dichos buques, excepto en el caso de un estado de guerra.

ARTÍCULO VII.

Este arrendamiento será ratificado y las ratificaciones serán canjeadas en la Ciudad de Washington, dentro de siete meses después de la fecha.

En testimonio de lo cual, Nosotros, los respectivos Plenipotenciarios, hemos firmado este arrendamiento y estampado en el presente nuestros sellos.

Hecho en la Habana, por duplicado, en inglés y en castellano, hoy día dos de Julio de mil novecientos tres.

PRODUCCIÓN DE AZÚCAR EN LA ZAFRA DE 1903 Á 1904.

[Del "Diario de la Marina," Marzo 10 de 1904.]

El Señor Don JUAN R. LAZCANO, de Cárdenas, cuyos trabajos estadísticos tanto han llamado la atención por su exactitud comprobada, ha tenido la atención, que le agradecemos, de remitirnos el Estado detallado, relativo á la ascendencia de esta zafra, que publicamos á continuación y cuyo resultado concuerda con la opinión de la mayor parte de las personas entendidas en la materia:

Probable producción azucarera de todas las fincas que actualmente están haciendo y recuecan sus frutos á los puertos de la Habana, Matanzas, Cárdenas, Sagua, Cabaiguán, Nuevitas, Gibara, Zaza, Santiago de Cuba, Guantánamo, Manzanillo, Trinidad y Cienfuegos en la zafra de 1903-4.

Ingenios.	Sacos.	Ingenios.	Sacos.
CIENFUEGOS.		MATANZAS.	
Caracas	190,000	Socorro	120,000
Constancia	150,000	Conchita de Baró	110,000
Hortiguero	115,000	Enfón	60,000
Andrésita	85,000	Central Carmén	60,000
Soledad	80,000	Luisa Marlbona	60,000
Dos Hermanas	80,000	Élix	50,000
Cienegueta	70,000	San Ignacio	50,000
Portugalete	70,000	Santa Plomena	50,000
Lequello	70,000	Josefita	50,000
San Agustín	65,000	Santo Domingo	40,000
Manuelita	65,000	Flora	40,000
Santísima Trinidad	60,000	Santa Rita, Galindez	40,000
Jurguá	60,000	Australia	40,000
Santa Rosa	55,000	Armonía	40,000
Dos Hermanos	50,000	Santa Amalia	35,000
Santa María	45,000	Santa Rita, Baró	35,000
San Francisco	40,000	Mercedes Carrillo	30,000
Pastora	40,000	Limones	30,000
Santa Catalina	35,000	Central Luisa	30,000
Parque Alto	30,000	Jesús María	25,000
San Lino	30,000	Hierita	25,000
Carolina	15,000	Valiente	25,000
San Antonio	15,000	Trinavivato	25,000
San Cristóbal	12,000	San Rafael	20,000
Regla	10,000	Santa Catalina	20,000

Ingenios.	Sacos.	Ingenios.	Sacos.
MATANZAS—continúa		SAGUA LA GRANDE—continúa.	
Por Fuerza.....	15,000	Marina.....	15,000
Turínfo.....	10,000	Esperanza, "Fraucha".....	15,000
Saratoga.....	8,000	Luisa y Antonia.....	15,000
Elcira.....	6,000	Corazón de Jesús.....	14,000
Dolores.....	6,000	San Isidro.....	12,000
San Vicente.....	5,000	Esperanza Reyes.....	12,000
		Macagua.....	9,000
		San Vicente.....	8,000
		San Pedro (á Sagua).....	6,000
HABANA.		CAIBARIÉN.	
Rosario.....	100,000	Zaza.....	100,000
Gómez Mena.....	100,000	Victoria.....	90,000
Mercedita Pascual.....	100,000	Narcisca.....	90,000
Providencia.....	90,000	Adela.....	60,000
Toledo.....	80,000	San Agustín.....	60,000
Nueva Paz.....	65,000	Fe.....	45,000
Jobo.....	55,000	Reforma.....	35,000
La Julia.....	55,000	San José.....	30,000
Asunción.....	40,000	Altamira.....	27,000
Orozo.....	35,000	Fidencia.....	25,000
Lucía.....	35,000	Rosalla.....	24,000
Mercedita Sugar Co.....	30,000	San Pablo.....	17,000
Lotería.....	28,000	Julia.....	10,000
Averhoff.....	25,000		
Fajardo.....	25,000	MANZANILLO.	
San Juan Bautista.....	25,000	San Francisco Sugar.....	90,000
Pilar.....	20,000	Isabel.....	85,000
Portugalete.....	18,000	Teresa.....	60,000
San Ramón.....	18,000	San Luis Niquero.....	25,000
Nuestra Señora del Carmen.....	15,000	Dos Antigos.....	25,000
Brambles.....	15,000	Salvador.....	20,000
Amistad.....	15,000	Traquilidad.....	17,000
Puerto.....	14,000	Sofía.....	12,000
Tobías.....	6,000		
América.....	6,666	GUANTÁNAMO.	
		Soledad.....	55,000
CARDENAS.		Isabel.....	55,000
Alava.....	160,000	Esperanza.....	45,000
Perseverancia.....	150,000	Romello.....	36,000
Santa Gertrudis.....	143,000	San Antonio.....	35,500
Tingüaro.....	120,000	Los Caños.....	22,600
San José.....	100,000	Santa Cecilia.....	21,000
España.....	80,000	San Carlos.....	20,000
Esperanza.....	72,000	Santa María.....	20,000
Reglita.....	67,000	San Miguel.....	18,000
Olimpo.....	58,000	Confuente.....	10,000
Soledad.....	50,000		
Algorta.....	40,000	GHARA Y PUERTO EL PADRE.	
Aguada.....	40,000	Chaparra.....	250,000
Dolores (á Cárdenas).....	42,000	San Manuel.....	70,000
Guipúzcoa.....	40,000	Santa Lucía.....	100,000
Araujo (antes Nema).....	40,000	Boston.....	150,000
Aguedita.....	40,000		
Oceania.....	35,000	SANTIAGO DE CUBA.	
Progreso.....	35,000	Tulmich.....	20,000
Prefonso.....	33,000	Unión.....	40,000
Por Fuerza (á Cárdenas).....	30,000	Hatillo.....	54,000
Angelita.....	30,000	Santra Ana.....	31,500
Dos Rosas.....	29,000	San Sebastián.....	12,900
San Vicente (á Cárdenas).....	20,000		
San Pedro (á Cárdenas).....	10,000	NUEVITAS.	
		Semado.....	100,000
SAGUA LA GRANDE.		Lugarño.....	50,000
Santa Teresa, de Oña.....	100,000		
Constancia.....	50,000	TRINIDAD.	
San Francisco, Abren.....	54,000	Trinidad Sugar Co.....	100,000
Resalta.....	50,000		
La Ramona.....	40,000	ZAZA.	
Purlo.....	35,000	Natividad.....	20,000
Santa Lucarda, López.....	30,000		
San Francisco de Asís.....	28,000		
Santa Lucarda, Coto.....	25,000		
El Salvador.....	25,000		
Unidad.....	25,000		
Caridad.....	20,000		
Jesús.....	17,000		
Resolución.....	16,000		

s. á
de
y á
in-
el

ran-
s de

rios,
tros

hoy

esta-
t. ha
leta-
onti-
parte

mo y
arín,
Cien-

ros.

120,000
110,000
60,000
60,000
60,000
50,000
50,000
50,000
50,000
40,000
40,000
40,000
40,000
40,000
35,000
35,000
30,000
30,000
25,000
25,000
25,000
25,000
20,000
20,000
20,000

RESUMEN.

[Sacos de 320 libras. Toneladas de 2,240 libras.]

Puertos.	Ingenios.	Sacos.	Número de libras.
Cienfuegos	25	1,537,000	491,840,000
Cárdenas	21	1,463,000	468,160,000
Matanzas	31	1,161,000	371,520,000
Habana	25	1,015,000	321,800,000
Sagua la Grande	23	623,000	199,360,000
Caibarién	13	613,000	196,160,000
Gibara y Puerto Padre	4	570,000	182,400,000
Manzanillo	9	374,000	119,680,000
Guantánamo	11	341,100	109,152,000
Nuevitas	2	150,000	48,000,000
Santiago de Cuba	6	138,400	44,188,000
Trinidad (Cuba)	1	100,000	32,000,000
Zaza	1	20,000	6,400,000
Total	175	8,105,500	2,593,660,000

Aunque aparecen que muelen 175 ingenios, solo deben considerarse 171, por existir 4 líneas que remesan sus frutos á dos plazas distintas, resultando que estos 171 ingenios producirán 8,105,500 sacos con 2,593,660,000 libras equivalentes á 1,193,083 toneladas.

NOTICIA BIBLIOGRÁFICA SOBRE EL OPÚSCULO TITULADO EL ALGODÓN, SU PRODUCCIÓN EN EL PARAGUAY.

[Por DON MANUEL DOMÍNGUEZ, Vicepresidente de la República del Paraguay. Del "Diario de la Marina," Habana, marzo 9 de 1901.]

Es digno de estudio este folleto, especialmente en Cuba, donde el cultivo del algodón constituye uno de los problemas agrícolas del porvenir.

Constituye el folleto una serie de siete artículos muy concisos y bien redactados, en el que el autor demuestra que el Paraguay es el país donde con mayor facilidad se produce el algodón; pues rinde más de 1,000 kilogramos por hectárea; que la demanda del algodón aumenta cada día, siendo su consumo actual 39 veces mayor que antes y que Europa está deseando comprar algodón fuera de los Estados Unidos, que produce el 75 por ciento del consumo universal.

Reproducimos aquí por lo interesante el artículo número 5 del citado folleto:

LA EUROPA QUIERE FOMENTAR LA PRODUCCIÓN ALGODONERA.

"El apuro de las fábricas europeas no es del momento. Presintieron la cosa desde hace tiempo.

"La Sociedad Colonial Alemana costó una expedición con la misión de estudiar si el Africa Occidental puede producir algodón, á pesar de las dificultades del clima, suelo, etc.

"En Francia se acaba de fundar la Asociación Algodonera Colonial. Piensa en el Sudán, en el valle del Níger, en el Africa de fuego.

"Inglaterra hace igual. Piensa en sus colonias, en la América del

Sud, en cualquier parte. Quiere algodón, algodón, á todo trance. (Baudin.) Una vasta asociación inglesa se propone minar el cultivo del algodón en el extranjero, distribuir semillas, obtener informes. Piensa en los países sud-americanos. (The British Trade.)

“Sepa el diario londonense, sepan Alemania y Francia, que el Paraguay, de clima idenl, es la tierra que están buscando. Puede satisfacer á todas sus fábricas. Antes que arriesgar capitales en el Africa Tenebrosa, pueden colocarlos sin riesgo en el Paraguay, donde se transformarán en millones y millones de furdos de algodón.”

ESTADOS UNIDOS.

COMERCIO CON LA AMÉRICA LATINA.

IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES.

En la página — — aparece la última relación del comercio entre los Estados Unidos y la América latina, tomada de la compilación hecha por la Oficina de Estadística del Departamento de Comercio y Trabajo de los Estados Unidos. Estos datos se refieren al valor del comercio arriba mencionado. La estadística corresponde al mes de febrero de 1904, comparada con la del mes correspondiente del año anterior, y también comprende los datos referentes á los ocho meses que terminaron en febrero de 1904, comparados con igual período de 1903. Debe explicarse que las estadísticas de las importaciones y exportaciones de las diversas aduanas referentes á un mes cualquiera no se reciben en el Departamento de Hacienda hasta el 20 del mes siguiente, necesitándose algún tiempo para su compilación é impresión; de suerte que los datos estadísticos correspondientes al mes de febrero, por ejemplo, no se publican hasta abril.

TRATADO DE NATURALIZACIÓN CONCLUÍDO EL 22 DE MARZO DE 1902, ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y LA REPÚBLICA DE HAITÍ, RATIFICADO POR HAITI EL 24 DE ABRIL DE 1903, Y POR EL PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, EL 17 DE MARZO DE 1904, Y PROCLAMADO EN WASHINGTON EL 24 DE MARZO DEL MISMO AÑO DE 1904.

[Traducción.]

Los Estados Unidos de América^a y la República de Haití deseando establecer reglas con respecto á la ciudadanía de las personas que emigren de los Estados Unidos á Haití, ó de Haití á los Estados Unidos, han resuelto concluir un tratado sobre este asunto, y al efecto han nombrado por sus plenipotenciarios el Presidente de los Estados

^aEn el texto francés se dice “ Los Estados Unidos de la América del Norte.”

Unidos á JOHN HAY, Secretario de Estado de los Estados Unidos, y el Presidente de Haití á J. N. LÉGER, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Haiti en Wáshington, los cuales después de haberse comunicado mutuamente sus respectivos plenos poderes, y halládoslos en buena y debida forma, han convenido en los siguientes artículos:

ARTÍCULO 1°. Los ciudadanos de los Estados Unidos de América que se naturalicen debidamente como ciudadanos de Haití, y que hayan residido en Haití por cinco años sin interrupción, serán reconocidos por los Estados Unidos como ciudadanos de Haití.

Recíprocamente los ciudadanos de Haití que se naturalicen debidamente como ciudadanos de los Estados Unidos de América, y que hayan residido en los Estados Unidos por cinco años sin interrupción, serán reconocidos por Haití como ciudadanos de los Estados Unidos.

Este artículo se aplicará tanto á los que estén ya naturalizados en el uno ó en el otro país, como á los que se naturalizaren después de esta fecha.

ART. 2°. El que después de haberse hecho ciudadano naturalizado de uno de los dos países contratantes volviere á vivir en el de su origen, sin ánimo de regresar á aquel en que fué naturalizado, será considerado como si hubiese renunciado la nacionalidad que obtuvo por su naturalización.

ART. 3°. La intención de no regresar se considerará que existe, cuando la persona naturalizada en un país reside más de dos años en el otro.

ART. 4°. Los ciudadanos naturalizados del uno y el otro Estado que vuelvan á su país de origen podrán ser perseguidos y castigados conforme á las leyes por los delitos ó faltas ^a que hubieren cometido antes de su emigración, y no estén amparados por la prescripción.

ART. 5°. La declaración de la intención de hacerse ciudadano de uno ú otro país, no tiene para ninguno de los dos el efecto de la naturalización.

ART. 6°. El presente tratado permanecerá en vigor por el término de diez años, á contar desde la fecha del canje de las ratificaciones; y á menos que una de las partes contratantes notifique á la otra, un año antes de la terminación de ese plazo, su intento de terminar este tratado, sus estipulaciones continuarán en observancia de año en año hasta un año después de que se haya hecho por cualquiera de los gobiernos contratantes la notificación oficial del antedicho intento de poner término al convenio.

ART. 7°. El presente tratado será sometido á la aprobación y ratificación de las respectivas autoridades competentes de las partes contratantes, y las ratificaciones se canjearán en Wáshington tan pronto como sea posible dentro del plazo de doce meses á contar de su fecha.

^a El texto inglés dice *crimes or misdemeanors* (delitos ó faltas). El francés dice *crimes ou délits* (crímenes ó delitos).

En fe de lo cual los Plenipotenciarios respectivos han firmado y sellado los precedentes artículos. Hecho por duplicado, en la ciudad de Wáshington, en inglés y en francés, hoy 22 de marzo de 1902.

JOHN HAY.

J. N. LÉGER.

NUEVAS DEFINICIONES DE AZÚCAR.

El Departamento de Agricultura de los Estados Unidos de Norte América, en su circular No. 10, publica las definiciones siguientes del azúcar, productos del azúcar, glucosa y confituras:

(a) AZÚCAR Y PRODUCTOS DE AZÚCAR.

1. Se llama *azúcar* el producto químico conocido bajo el nombre de sacrosis (sacarosis), que se obtiene de caña de azúcar, remolacha, sorgo, arce (plátano falso) y palmas.

Norma: Se llama *azúcar blanco* el que tiene al menos 99.5 por ciento de sacarosis.

2. Se llaman *granulado, pilón, cubo, molido y pulverizado* diversas formas de azúcares normales.

3. Se llama *azúcar de arce* el producto sólido obtenido por la evaporación del jugo arce.

4. Se llama *masa cocida, melada blanda y concreta* el producto obtenido por la evaporación del jugo purificado de cualquier planta sacarina, ó de una solución de azúcar, hasta que tenga una consistencia sólida ó semi-sólida, en la que el azúcar existe principalmente en forma de cristales.

5. Se llama *melaza*, el producto que resta después de la separación del azúcar de la masa cocida, melaza azúcar blando ó concreto.

Norma: Se llama *melaza normal* la melaza que no contiene más de 25 por ciento de agua y más de 5 por ciento de cenizas.

6. Se llama *guarapo* el producto obtenido por la evaporación y purificación del jugo de cualquier planta sacarina de la que no ha sido extraído el azúcar.

7. Se llama *guarapo de caña* la jaraby obtenida por la evaporación del jugo de caña de azúcar, ó de soluciones de concreto de azúcar de caña.

8. Se llama *guarapo de sorgo* el que se obtiene por la evaporación del jugo de sorgo ó de una solución de concreto de sorgo.

9. Se llama *guarapo de arce* el que se obtiene por la evaporación del jugo de arce ó de una solución de concreto de arce.

10. Se llama *guarapo de azúcar* el producto obtenido por la disolución de azúcar hasta la consistencia de jarabe.

Norma: Se llama *guarapo normal* el que no contiene más de 30 por ciento de agua y más de 25 por ciento de cenizas.

(b) PRODUCTOS DE GLUCOSA.

1. *Azúcar de almidón ó azúcar de uvas* se llama el producto sólido que se obtiene por la hidrólisis de almidón ó de substancias almidondas, continuada hasta que la mayor parte del almidón esté convertida en dextrosis. El azúcar de uvas se vende en dos formas: como hidró y anhidro. En la primera, se cristaliza el azúcar con agua de cristalización, en la segunda, sin agua de cristalización. Las variedades hidras se conocen como azúcares de 70 y 80; el azúcar de 70 se conoce también como azúcar de cervecería, y el azúcar de 80 como azúcar acme ó clinax.

Norma: (a) *Azúcar de 70 normal ó azúcar de cervecería* es un azúcar de almidón, el que no contiene menos de 70 por ciento de dextrosis y no más de 0.8 por ciento de cenizas.

(b) *Azúcar de 80 normal, azúcar clinax ó acme* se llama el que no contiene menos de 80 por ciento de dextrosis y no más de 1.5 de cenizas.

(c) *Azúcar de uvas anhidronormal* se llama el que no contiene menos de 95 por ciento de dextrosis sin agua de cristalización, y no más de 0.8 por ciento de cenizas. Las cenizas de estos productos normales se componen casi enteramente de cloruros y de sulfatos de cal y de sosa.

2. Se llama *glucosa, glucosa mezcladora, ó glucosa de confitores* la que está sin color, variando su densidad entre 41 y 45 grados Bé., á una temperatura de 100° F. (37.7° C.). Conforme en densidad, dentro de estos términos, al grado Beaumé es el que se reclama para ella. Á la densidad de 41° Bé., no contiene más de 21 por ciento de agua y á la densidad de 45° Bé., no más de 14 por ciento de agua. Á la densidad de 41° Bé., no contiene más de 1 por ciento de cenizas las que consisten principalmente en cloruros, y en sulfatos de cal y de sosa.

3. Se llama *jaraba de glucosa ó jaraba de maíz* la que se mezcla, ó no, con guarapo ó melaza.

Norma: Se llama *jaraba de glucosa normal* la que no contiene más de 25 por ciento de agua y no más de 3 por ciento de cenizas.

(c) CONFITURAS.

1. Se llama *confite* el producto preparado de una substancia sacarina, con la adición de colores inocentes ó sin ellos, con materias sabrosas y limaduras ó sin ellas.

Norma: Es *confite normal* el que no contiene tierra alba, baritas, talco, amarillo de cromo ú otras substancias minerales, ó colores sabrosos venenosos, ú otros ingredientes nocivos á la salud pública.

GUATEMALA.

MODIFICACIÓN DEL ARANCEL.

I.—Acuerdo de 3 de diciembre de 1903, por el cual se crea un impuesto.

[“El Guatemalteco” de diciembre de 11 de 1903, No. 61.]

Por el presente se acuerda que por las mercaderías que se saquen de la Aduana de Camperico, se paguen cuatro centavos por cada quintal de peso, á favor de la Municipalidad de Retalhuleu, haciendo así extensiva la disposición que se dió respecto á la Aduana de la cabecera indicada, el 28 de marzo de 1891.

MENSAJE DEL PRESIDENTE.

Señores Diputados:

Al cumplir un deber que la ley me impone, informándoos sobre los trabajos efectuados por el Gobierno en el año constitucional que acaba de transcurrir, séame permitido ofrecer os el homenaje de consideración y respeto á que es acreedora la Augusta Representación del Pueblo.

Verificáis felizmente la inauguración de vuestras sesiones en medio de la paz y el orden más completos, factores de bienestar público que me he esforzado en sostener con la mayor perseverancia. He tenido la satisfacción de contar para ello con el sentido práctico de los habitantes de la República, interesados como estamos todos en la obra de reparación emprendida, obra que sólo puede tener éxito cumplido por medio del trabajo constante, al influjo de esa tranquilidad bienhechora que únicamente se determina por la fusión de las buenas voluntades en el anhelo de que nuestra cara Patria alcance el porvenir que todos le deseamos.

Terminada satisfactoriamente la emergencia de la cual dió cuenta á la Asamblea el año anterior, y garantizada de nuevo la seguridad exterior del país en compromisos solemnes no menos que en el patriotismo de nuestros conciudadanos, han podido las energías nacionales dedicarse al fomento de la agricultura, la industria y el comercio, propendiendo así al incremento de la riqueza, bajo la protección que al Estado le ha sido dable impartir á las clases laboriosas.

Por lo que respecta al régimen interior de la República, no es menos satisfactorio confirmar que el amor al orden y á la paz, encarnado en nuestra población honrada y trabajadora, ha facilitado las labores del Gobierno.

El ramo de Relaciones Exteriores ha recibido de parte del Ejecutivo toda la atención que su importancia exige, siendo excelentes las que Guatemala mantiene con los demás países, así de América como de Europa; y si en otra ocasión tuve la pena de daros cuenta de haberse

alterado las que cultivaba con las Repúblicas de Centro-América, ahora declaro que esas relaciones han vuelto por fortuna á ser francas y muy cordiales, afirmándose eficazmente por el Convenio de Paz, Amistad y Arbitraje Obligatorio suscrito por delegados de Guatemala, Honduras, Nicaragua y El Salvador, en la capital de esta última el día 2 de noviembre de 1903; pero siempre subordinado todo, por proposición de la Delegación Guatemalteca, á los preceptos contenidos en el Pacto de Arbitraje celebrado en el Congreso Pan-Americano de México.

La más perfecta armonía y buena inteligencia existe entre el Gobierno de Guatemala y el de la vecina República de México, y lo mismo sucede con el de los Estados Unidos de América.

Reclamaciones entabladas por ciudadanos americanos y mexicanos, que había pendientes, han tenido siempre satisfactorio arreglo, sin que en ningún caso sufriera mengua la amistad que liga á Guatemala con los países á que pertenecían los reclamantes.

Tengo que daros cuenta de haberse acreditado una Legación cerca del Gobierno de Chile, lo que ya se hacía indispensable, dado el grado de desarrollo á que han llegado en estos últimos tiempos nuestras relaciones con aquella República. Espero que esa nueva misión contribuirá también á ponernos en contacto más directo con los países de la América del Sur.

Circunstancias especiales, aunque de carácter transitorio, han impedido al Gobierno el tener acreditada una Legación de primera clase cerca de los Gobiernos de Alemania, Bélgica, Francia, la Gran Bretaña é Italia, pero en cambio hay dos Encargados de Negocios efectivos que tienen á su cargo la representación diplomática de Guatemala—el uno ante las cortes de las dos primeras Potencias mencionadas, y el otro en las dos últimas. En cuanto á Francia, el Primer Secretario de Legación, doctor MANUEL ARROYO, funge con igual carácter, ad interim.

Este año quedó hecho el depósito, en el Departamento de Estado de Washington, del instrumento de ratificación, por parte de Guatemala, de las convenciones "General Postal Universal y especial sobre canje de fardos postales," suscritas por el delegado de esta República al Congreso de la Unión, el día 15 de junio de 1897, encontrándose, por lo tanto, la Secretaría de Relaciones Exteriores en aptitud de poder celebrar convenios postales con otros países. Los señores representantes de Francia y de Chile han presentado ya proyectos con ese fin, los cuales están ya en estudio.

El Gobierno ha sido invitado para hacerse representar oficialmente en varios Congresos y Exposiciones Internacionales. Citaré entre los primeros el Médico Latino, de Buenos Aires; el Ferrocarrilero, de Washington, y el Postal, de Roma, y entre las segundas, la de San Luis, la de Lieja y la de Portland.

Los sucesos ocurridos en el Istmo de Panamá á principios de noviembre último, y que dieron por resultado que aquel Departamento se declarara nación independiente, han sido objeto de especial consideración y estudio para el Ejecutivo, ya que directamente y desde un principio, el Gobierno provisional organizado en Panamá solicitó en forma del de Guatemala el reconocimiento de la naciente República.

Los Estados Unidos de América reconocieron, los primeros, la nueva entidad política, recibiendo al plenipotenciario de ésta en Washington. Después, otras Repúblicas de América y varias Potencias del Antiguo Continente la han también reconocido; por lo que, considerando el Gobierno de Guatemala llegado el momento de decidir sobre ese asunto, reconoció el día 14 de enero último la independencia de la República de Panamá, con quien ya ha iniciado sus relaciones.

Los productos de las rentas ascendieron en el año á \$17,586,884.70, suma mayor en \$2,484,384.70 á la que la Asamblea Nacional les calculó. Los gastos autorizados para el servicio administrativo fueron de \$17,036,938.46 en moneda nacional y de \$429,870.74 en oro, y como la cantidad en que quedaron presupuestos sólo importa \$15,096,645.84, resulta un aumento en ellos de \$1,940,292.62 moneda nacional y \$429,870.74 oro.

Consiste ese aumento en las erogaciones extraordinarias que ocasionó el considerable ejército que hubo necesidad de movilizar, y en el alto precio que, por causa del elevado tipo de cambio de la moneda nacional, han adquirido los artículos de que el Gobierno tiene que surtir á muchas de sus dependencias.

Esas circunstancias determinaron la emisión del Decreto número 637, dictado en Consejo de Ministros, que fundado en atendibles y equitativas consideraciones, señaló el impuesto de exportación del café en un peso en oro por quintal.

Lo pagado por la actual Administración en los seis años que lleva de existencia, sube á la considerable suma de \$3,681,419.14 en moneda de oro y de \$75,592,461.73 en moneda nacional; y de estas cantidades, como dato digno de estimarse, hay que señalar que \$2,513,152.56 en oro y \$12,691,644.01 en moneda nacional, corresponden á compromisos anteriores al año de 1898, en que me hice cargo de la Presidencia de la República.

Durante los años de 1896 y de 1897, el valor de la importación llegó á superar al de la exportación; pero tan alarmante signo para el país desapareció ya en 1898, y de entonces al año de 1903, el valor de la exportación ha excedido al de la importación en \$20,932,515.66 moneda de oro.

Solicitó el apoderado de "The Central American Company, incorporated," en oficio 39 de octubre del año próximo pasado, que se rescindiese el contrato vigente porque no pudiendo la compañía que representaba, por falta de fondos, dar cumplimiento á los compromisos

contraídos con el Gobierno acerca de la explotación, reparación y conclusión del Ferrocarril del Norte, era el caso, conforme á los respectivos contratos, de devolver la línea, material fijo y rodante, almacenes, enseres, etc. Con fecha 31 del propio mes de octubre se rescindieron los referidos convenios y el Gobierno entró en posesión del ferrocarril, reservándose los derechos que los mismos contratos le confieren para hacer responsable á la compañía cuando lo crea oportuno. En la actualidad, dicha empresa se halla en poder del Gobierno y el servicio se hace con bastante regularidad.

Pero debo comunicaros, señores Diputados, una grata nueva respecto de vía tan importante: no sólo ha llegado hasta Sumarate la trocha para unir el Rancho de San Agustín con dicho lugar, á donde ha llegado también la carretera del Norte, estando ya los rieles para cubrirla después de los trabajos de puentes, sino que tengo el gusto de manifestaros que se ha firmado ad-referendum, un contrato con el representante de un competente consorcio ferrocarrilero de los Estados Unidos de América, para terminar, en tres años, la línea entre Puerto Barrios y la Capital. Al quedar llevada á la práctica esta aspiración de todo buen guatemalteco, nuestro territorio será cruzado por la locomotora en la extensión comprendida entre las costas de ambos mares, y será un hecho nuestro ferrocarril interoceánico. Además, el ramal que la misma empresa se compromete á colocar de Zecapa á la frontera de El Salvador, completará la obra de impulso á la región oriental de la República; así como el tramo del Ferrocarril Panamericano entre Caballo Blanco y Ayutla, en cuya ejecución decididamente me intereso, contribuirá á dar mayor empuje á la sección occidental. Es fácil de comprender todo el beneficio que esta actividad ferrocarrilera reportará al progreso del país.

Se han comenzado las reparaciones del material fijo y rodante de la línea férrea del Obrero al puerto de Iztapa, y estarán pronto terminadas, restableciéndose así el servicio de aquella importante vía de comunicación.

El 21 de noviembre próximo anterior fué inaugurada la nueva línea férrea de Cocales á Mazatenango, la cual pone en inmediato contacto el Centro con el Sur y Occidente del país, constituyendo un poderoso elemento para el progreso de Guatemala.

El Correo, bajo todos sus aspectos, ha venido alcanzado una mejora notable en los últimos seis años.

Sus propios productos, sin precedente en lo anterior, como resultado de convenientes y oportunas disposiciones, han superado en mucho á una época reciente, en tal proporción que muy pronto estará ese ramo en condición de poderse sostener por sí sólo, á lo menos en lo correspondiente al servicio y gastos de su ejercicio interno.

Se le proveyó de una variada y selecta colección de sellos, que sustituyó á la anterior emisión, originada del año 1886. Utilizó la poea

existencia que de aquellos sellos quedaba, remarcándolos y destinando su producto á un establecimiento de beneficencia pública.

Ha mejorado su servicio abriendo nuevas oficinas postales, ensanchando el tráfico de correspondencia, aumentando el número de correos, de personal y de sueldos en las zonas y oficinas que lo han necesitado.

Ha celebrado varios contratos para transporte de correspondencia; y, por último, comunicados los Ferrocarriles del Centro y Occidente, ha aprovechado su servicio diario para establecer así el tráfico postal que pone ya en comunicación cuotidiana á los pueblos de esa costa y Quezaltenango con esta capital.

El ramo de telégrafos y teléfonos ha continuado recibiendo el impulso que merece por su indisputable utilidad para el Gobierno y para el público. Nuevas líneas han sido construídas durante el año anterior y varias oficinas se han abierto al servicio. El número de telegramas transmitidos en el año pasa de un millón, y sus productos ascendieron á \$611,069.29, con un aumento sobre el anterior, de \$80,597.77. Los sueldos de los empleados se aumentaron, se mejoraron los locales de las oficinas y se trajeron del exterior los útiles y materiales que fueron necesarios. Se hallan en construcción y en proyecto nuevas líneas para que la generalidad de los lugares de cierta importancia se hallen comunicados por diferentes vías y no carezcan del beneficio de la electricidad aun cuando se suspenda la corriente por una de ellas.

Cuenta la República en la actualidad con cinco mil cincuenta y dos kilómetros de líneas telegráficas y cuatrocientos setenta y dos de líneas telefónicas. La Escuela de Telegrafía produce buenos resultados y se trabaja con empeño en la formación de un código telegráfico.

En la República funcionan mil sesenta y cuatro escuelas primarias sostenidas por la Nación, y á principios del presente año se ha establecido una Escuela de Comercio y cuatro nuevas escuelas nocturnas de obreros en la capital y una en la Antigua.

Por acuerdo de 19 de febrero, se aumentó á dos y medio centavos por botella el impuesto del aguardiente que se destile en el país, destinándose el producto para el pago de sueldos del profesorado y compra de útiles para los establecimientos de instrucción.

Se han creado academias de maestros en todas las cabeceras departamentales para que los profesores ensanchen los conocimientos de su profesión y estén al corriente de los progresos de la pedagogía moderna, estableciéndose al mismo tiempo "lecciones modelos" una vez al mes, para alcanzar estos resultados.

Los detalles relativos á las festividades escolares constan en la Memoria de la Secretaría del Ramo.

Consiguaré, no obstante, que el prestigio de nuestras Minervalias se ensancha dentro y fuera del territorio guatemalteco: ellas son ya una verdadera festividad nacional en toda la República; y del exterior, de las más cultas naciones de América y Europa, nos viene el eco del mundo

ilustrado en forma de colaboración que al Album de Minerva se dignan remitir las más eminentes personalidades contemporáneas.

Tales son en resumen, señores Diputados, las labores efectuadas por el Ejecutivo en el año constitucional á que este Mensaje corresponde, en cuyo lapso de tiempo, lo mismo que en los demás de mi Administración, venciendo dificultades que son del dominio público y luchando con la crisis monetaria que encontré al llegar al poder y que he tratado de atenuar en sus efectos, no he tenido otro deseo ni he procurado realizar otros ideales que los de hacer duradera la paz con procedimientos adecuados, sostener en todos los actos de mi Gobierno el imperio de las leyes y realizar aquellos progresos que han permitido las circunstancias del país.

Próximo se halla el término del período para que fuí electo por el voto libre y espontáneo del pueblo; y procede que en las actuales sesiones del Cuerpo Legislativo, se dicte el decreto de convocatoria a elecciones para Presidente de la República. No dudo que lo haréis en cumplimiento de la Constitución.

Voy á concluir, señores Diputados, deseando que el mayor acierto presida en los debates y resoluciones de la Representación Nacional.

Señores Diputados.

MANUEL ESTRADA CABRERA.

Guatemala, 1.º de marzo de 1904.

MÉXICO.

COMERCIO EXTERIOR EN EL PRIMER SEMESTRE DE 1903-4.

[Del Economista Mexicano.]

El movimiento de valores por el comercio total (importaciones y exportaciones) de que ha tomado nota la Sección de Estadística, se eleva á \$201,812,975.26 plata, en esta forma: Exportaciones, \$117,128,078.55; importaciones, \$84,684,896.71.

La diferencia entre ambas cifras deja un saldo á favor de la nación de \$32,443,181.84. Este resultado es muy superior al que arrojó el primer semestre del año fiscal anterior, cuyas cifras son como sigue: Exportaciones, \$100,390,680.27; importaciones, \$92,650,254.03; saldo á nuestro favor, \$7,740,427.24.

Esta diferencia entre los dos semestres, que determina, como se acaba de ver, una situación más ventajosa para los seis primeros meses de 1903-4, se debe: 1.º, al aumento en el valor de las exportaciones, y 2.º, al cambio más bajo en el semestre de 1903-4 que el de 1902-3.

Respecto del primer punto, el aumento en el valor de las exportaciones del primer semestre del ejercicio en curso sobre el anterior, asciende á \$16,737,397.28. Respecto del segundo, se ve que el valor

de factura en oro de las dos importaciones, fué como en seguida consta: Primer semestre de 1903-4, \$37,125,791.78; 1902-3, \$36,974,754.55.

Lo que arroja un ligero aumento de \$151,037.23 oro, que representa, sin embargo, una disminución de \$7,965,357.32 plata, en virtud de las notables diferencias en los tipos de cambio entre uno y otro período.

La diferencia entre ambos semestres es muy notable, puesto que en el primero de los dos expresados semestres únicamente dió un saldo de \$7,740,000, para atender á las demás deudas con el extranjero, mientras que en el semestre de 1903-4 se podían disponer de \$32,400,000 para pagar esas deudas.

Los cuadros publicados á continuación dan una idea más clara de la marcha de nuestro comercio de importación y de la influencia de los cambios en dichos dos semestres:

PRIMER SEMESTRE DE 1902-3.

Meses.	Valor en oro de las importaciones.	Promedio del valor del peso mexicano en Nueva York.	Valor en plata de las importaciones.	Diferencia entre el valor en oro y el valor en plata.
Julio	\$5,943,850.58	0.4182	\$14,212,937.78	\$8,269,087.20
Agosto	5,534,677.64	.4127	18,109,302.41	12,574,624.77
Septiembre	5,891,903.59	.4063	14,501,362.52	8,609,458.93
Octubre	5,740,563.79	.4002	14,344,237.36	8,603,673.57
Noviembre	6,176,201.62	.3878	15,926,254.82	9,750,053.20
Diciembre	6,780,843.87	.3758	18,043,677.14	11,262,833.27

PRIMER SEMESTRE DE 1903-4.

Julio	\$6,774,931.92	0.4194	\$16,153,867.24	\$9,378,935.32
Agosto	5,351,496.91	.4331	12,356,261.63	7,004,764.72
Septiembre	5,283,420.57	.4592	11,387,127.79	6,103,707.22
Octubre	5,810,216.53	.4615	12,589,854.64	6,779,635.11
Noviembre	6,625,788.37	.4455	14,872,701.17	8,246,912.80
Diciembre	7,101,655.40	.4250	16,709,777.41	9,608,122.01

Fijándose atentamente en los dos cuadros anteriores, se ve que, como es natural, las diferencias entre los valores en oro y los en plata aumentan á medida que decrece el valor de nuestra moneda. Así la diferencia entre el valor en oro de las importaciones del mes de octubre de 1903, que es en el que más alto se cotizó nuestro peso y su equivalencia en plata, es de \$6,779,635.11 sobre \$5,810,216.53 oro, mientras que en agosto de 1902, en el que más bajo se cotizó el peso, esa diferencia es de \$12,574,524.77 sobre \$5,534,677.64 oro.

La mejoría en la situación resultante del tráfico exterior de la República durante el primer semestre de 1903-4 en comparación con el de 1902-3, se percibe más claramente todavía reduciendo á valores en oro las cifras relativas á ambos períodos. El valor en oro de las importaciones fué, para ambos semestres: para el de 1903-4, \$37,125,791.78; para el de 1902-3, \$36,974,754.55.

En cuanto á las exportaciones; los siguientes cuadros muestran el

valor en oro de los envíos al extranjero, aplicando al valor en plata el promedio mensual de las cotizaciones de nuestro peso en Nueva York:

PRIMER SEMESTRE DE 1903-4.

Meses.	Valoren plata.	Valor en oro.
Julio.....	\$22,062,045.86	\$9,152,822.03
Agosto.....	13,981,487.86	6,055,382.39
Septiembre.....	16,437,398.50	7,482,303.79
Octubre.....	28,799,371.62	13,290,910.00
Noviembre.....	16,233,150.59	7,342,868.58
Diciembre.....	19,614,624.12	8,336,215.25
Sumas.....	117,128,078.55	51,660,502.04

PRIMER SEMESTRE DE 1902-3.

Julio.....	\$12,743,534.30	\$5,349,346.04
Agosto.....	18,617,685.41	7,683,518.76
Septiembre.....	12,577,502.13	5,110,239.91
Octubre.....	17,465,492.97	6,990,092.48
Noviembre.....	19,062,974.74	7,392,621.60
Diciembre.....	19,922,491.72	6,725,932.38
Sumas.....	100,390,681.27	39,251,811.17

Ó sea lo siguiente:

	Primer semestre de—	
	1903-4.	1902-3.
Valor en oro de las exportaciones.....	\$51,660,502.04	\$39,251,811.17
Valor en oro de las importaciones.....	37,125,791.78	36,974,754.55
Saldo á favor de las exportaciones.....	14,534,710.26	2,277,056.62

Los datos siguientes muestran el comercio de la República con los países extranjeros durante el primer semestre de 1903-4, comparados con los correspondientes á los de igual período de 1902-3:

IMPORTACIÓN.

Productos.	Valor de factura.	
	1903-4.	1902-3.
Materias animales.....	\$2,703,305.81	\$2,416,714.02
Materias vegetales.....	7,121,454.26	6,355,037.04
Materias minerales.....	10,398,660.29	11,199,327.00
Tejidos y sus manufacturas.....	4,939,682.69	5,226,984.42
Productos químicos y farmacéuticos.....	1,483,240.26	1,324,462.98
Bebidas espirituosas, fermentadas y naturales.....	1,529,609.04	1,479,075.24
Papel y sus aplicaciones.....	1,094,291.63	1,007,510.23
Máquinas y aparatos.....	4,838,283.54	5,348,794.95
Vehículos.....	922,725.54	763,395.19
Armas y explosivos.....	941,357.58	810,995.76
Diversos.....	1,133,181.14	1,042,457.72
Total.....	37,125,791.78	36,974,754.55

Reduciendo á plata estos valores, se obtiene el siguiente resultado:

Valor en plata de las importaciones en el primer semestre del año fiscal de 1903-4.....	\$84,684,896.71
Valor en plata de las importaciones en el primer semestre del año fiscal de 1902-3.....	92,650,254.03
Diminución.....	7,965,357.32

EXPORTACIÓN.

Productos.	Valor declarado.	
	1903-4.	1902-3.
PRODUCTOS MINERALES.		
Oro acuñado mexicano.....	\$11,422.00	\$67,662.00
Oro acuñado extranjero.....	1,237.00	6,320.00
Oro en pasta.....	10,278,041.39	4,500,416.49
Oro en otras especies.....	483,605.84	165,851.47
Total oro.....	10,774,306.23	4,740,249.96
Plata acuñada mexicana.....	12,143,337.00	17,160,200.00
Plata acuñada extranjera.....	42,476.00	42,219.00
Plata en pasta.....	24,545,018.66	22,625,612.56
Plata en otras especies.....	6,894,274.08	3,058,180.53
Total plata.....	43,625,105.74	42,886,212.09
Total oro y plata.....	54,399,411.97	47,626,462.05
Cobre.....	9,751,130.32	9,696,960.68
Plomo.....	2,530,290.45	2,640,294.00
Demás productos minerales.....	735,640.36	432,339.77
Total minerales.....	67,416,473.10	60,396,056.50
PRODUCTOS VEGETALES.		
Café.....	1,630,589.91	2,050,273.03
Henequén en rama.....	16,085,151.00	15,030,217.50
Maderas.....	1,344,082.00	928,134.70
Palo de tinte.....	343,274.83	409,107.37
Tabaco en rama.....	139,436.00	200,021.00
Demás productos vegetales.....	8,269,311.69	5,980,132.64
Total vegetales.....	27,811,845.43	24,597,886.24

REFORMAS AL ARANCEL DE ADUANAS.

El "Diario Oficial" ha publicado el siguiente decreto:

"PORFIRIO DÍAZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

"Que en ejercicio de la facultad otorgada al Ejecutivo por el artículo 2º. de la ley de ingresos, expedida el día 1º. de junio del año próximo pasado, he tenido á bien decretar lo siguiente:

"ARTÍCULO 1º. Se reforma la Tarifa de la Ordenanza General de Aduanas marítimas y fronterizas vigente, en los términos que á continuación se expresan:

Fracción 135. Café en grano, con película ó sin ella.....	Exento.
Fracción 155a. Corcho cortado en cubos para fabricar tapones (Nota 53) kilo bruto.....	\$0.15
Fracción 170. Azúcar común, y el refinado de todas clases, incluso el llamado candi.....	100 kilos brutos.. 2.50
Fracción 170a. Café tostado (en grano ó molido) no especificado, kilo líquido.....	.05

Fracción 176. Miel de caña ó de fécula, así como las preparaciones para teñir vinos, licores, etc., y para mejorar la clase de los azúcares, 100 kilos brutos.....

§2. 25

“Art. 2°. Se deroga la fracción 669 de la Tarifa de la citada Ordenanza.

“Art. 3°. La Secretaría de Hacienda reformará el Vocabulario de la expresada Tarifa, en la parte que proceda, para ponerlo en consonancia con las modificaciones prevenidas por el artículo 1°.

“ARTÍCULO TRANSITORIO.

“Este decreto comenzará á regir el día 1°. de mayo próximo venidero, y conforme á sus preceptos se liquidarán los derechos de las mercancías á que se refiere, ya sea que éstas sean conducidas por embarcaciones que fondeen después de las doce de la noche del 30 de abril en el puerto mexicano donde haya de hacerse su despacho, ó bien que se introduzcan por las Aduanas fronterizas de la República después de la misma hora del citado día.

“El corcho cortado en cubos para fabricar taponés que se importe hasta los expresados día y hora, seguirá considerándose exento de derechos de importación.”

PREVENCIÓNES SANITARIAS PARA LOS INMIGRANTES CHINOS.

La Secretaría de Gobernación ha expedido las siguientes disposiciones:

“I. Cada inmigrante que proceda de China, antes de embarcarse, ocurrirá á un médico para que lo reconozca y le expida un certificado de estar sano. Este certificado será legalizado por el Cónsul Mexicano del puerto de embarque, y si no lo hubiere, por el de los Estados Unidos de América. La fecha de expedición de estos certificados no debe ser anterior, en más de dos meses, á la llegada del buque á la República.

“II. Al llegar los inmigrantes al puerto mexicano donde deben desembarcar, serán desinfectados el buque, la carga y los equipajes, á satisfacción del Delegado del Consejo Superior de Salubridad, y los inmigrantes se sujetarán á las medidas de vigilancia, aislamiento y cuarentena de observación que disponen las leyes, debiendo ser alimentados, por cuenta de las empresas que los transporten, durante el tiempo que se emplee en ejecutar tales medidas.

“III. El desembarque se hará precisamente en el puerto de Manzanillo, cuando el número de inmigrantes exceda de diez. Con la debida anticipación las empresas que los transporten construirán en el expresado puerto, á satisfacción del Consejo Superior de Salubridad, barracas de observación, de capacidad proporcionada al máximum de inmigrantes que cada vez puedan conducir.

“IV. Cuando los inmigrantes no excedan de diez, ó cuando, en casos

especiales y con las precauciones que acuerde, lo permita el Consejo Superior de Salubridad, aun excediendo de ese número, podrán desembarcar en Acapulco, Mazatlán, Guaymas, Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos ó Salina Cruz.

• V. Además de las expresadas, se observarán las otras medidas de precaución que dicte el Consejo Superior de Salubridad, si llegaren á ser necesarias, teniendo en cuenta, en cada caso, las anotaciones que traigan las patentes de los buques, el estado de salubridad del puerto de embarque ó de los otros en que hayan tocado, los accidentes ocurridos durante la navegación, el estado de aseo de los barcos ó de su pasaje y las condiciones sanitarias de á bordo.

• VI. El Consejo Superior de Salubridad y sus delegados podrán detener los buques el tiempo que fuere necesario para ejecutar las medidas que quedan expresadas.”

PRODUCCIÓN DE AZÚCAR Y MIELES, EN EL AÑO DE 1902 Á 1903, EN LA REPÚBLICA DE MÉXICO, POR ESTADOS.

Estados.	Mieles.	Azúcar.	Estados.	Mieles.	Azúcar.
	<i>Kilo.</i>	<i>Kilo.</i>		<i>Kilo.</i>	<i>Kilo.</i>
Campeche	1, 219, 010	523, 207	Querétaro	65, 000	45, 000
Chiapas	363, 010	971, 300	San Luis Potosí	3, 211, 200	1, 189, 000
Colima	1, 250, 000	1, 630, 000	Simón	2, 250, 000	6, 550, 000
Guerrero	1, 381, 515	1, 800, 000	Tabasco	1, 991, 000	2, 387, 500
Jalisco	4, 821, 789	5, 188, 700	Tamaulipas	1, 399, 500	1, 133, 000
México	1, 703, 613	250, 000	Tepic	1, 650, 000	3, 200, 000
Michoacán	10, 751, 480	11, 103, 480	Veracruz	15, 752, 000	15, 752, 000
Morales	18, 327, 616	34, 583, 464	Yucatán	2, 018, 398	3, 653, 810
Nuevo León	380, 000	668, 000	Yucatán, Panama		1, 475, 000
Oaxaca	2, 410, 000	3, 480, 000			
Puebla	6, 096, 114	11, 779, 076	Total	77, 122, 305	112, 678, 843

NICARAGUA.

MODIFICACIONES AL ARANCEL DE ADUANAS.

El Presidente de la República con la mira de proteger la industria nacional, Decreta:

1°. Desde la publicación del presente decreto se cobrará en las aduanas de la República 30 cent. por cada kilogramo de clavos y tachuelas de las clases siguientes: Clavos de alambre desde 3 octavos de pulgada hasta de 9 pulgadas, clavos de hierro cuadrados desde 5 hasta de 12 pulgadas, clavos de llantas comunes de las dimensiones usuales.

5°. Quedan reformados los artículos 542 y 42 de la ley arancelaria de 15 de noviembre de 1902, y derogada cualquiera disposición que se opongan á la presente.

Dado en Managua á 12 de marzo de 1904.

ZELAYA.

El Ministro de Hacienda.

ZELAYA

SALVADOR.

MENSAJE DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA.

RESPUESTA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA.

El día 20 del mes de febrero de 1904, tuvo efecto la solemne inauguración del Congreso, estando presentes en el acto el Supremo Tribunal de Justicia, los señores Secretarios de Estado, miembros de las Oficinas de Cuentas, el Cuerpo consular, Jefes, militares de alto graduación y distinguidas personas de la Administración pública.

Previamente declaradas inauguradas las sesiones ordinarias de la Asamblea, el señor Presidente de la República, don PEDRO JOSÉ ESCALÓN, leyó el siguiente Mensaje:

“SEÑORES DIPUTADOS: Después de dirigiros mi grato y honroso saludo al comenzar hoy las importantes tareas legislativas encomendadas á vuestra ilustración y patriotismo, permitidme que de modo sucinto os dé cuenta de los actos más culminantes de mi administración durante el año último, cumpliendo así con el precepto constitucional y sometiendo á vuestro alto criterio el examen de esos mismos actos.

“Tomando por norma de mi conducta el profundo respeto á la Constitución y á la ley, en extremo satisfactorio me es anunciaros que la paz, generadora de todo bien social y fuente inagotable de prosperidad y progreso en las múltiples manifestaciones de la actividad humana, se ha mantenido inalterable, desarrollándose á su sombra el amor al trabajo que todo lo dignifica, extendiendo á la vez moralidad pública, acatamiento á las instituciones y bienandanza general, no obstante la desfavorable situación económica por la cual ha venido atravesando el país de algunos años á esta parte.

“Todos los servicios que dependen del Ramo de Gobernación, han seguido su marcha regular, siendo uno de los principales factores de ello la paz interior con su cortejo obligado de moralidad, garantías efectivas para todos los ciudadanos y colonias extranjeras.

“La salubridad y la higiene públicas han sido atendidas con especial cuidado mediante la activa y científica cooperación del Consejo Superior del Ramo, cuyas acertadas medidas profilácticas han producido los mejores resultados en el interior del país, previniendo á la vez la temible invasión de varias epidemias que han visitado en el curso del año último las costas del Norte y Sur del Pacífico.

“El ornato de la metrópoli salvadoreña con la protección y auxilio del Supremo Gobierno ha contribuido asimismo al embellecimiento, comodidad y buenas condiciones higiénicas de este gran centro de cultura social y asiento de los Altos Poderes.

“En el Ramo de Policía se han efectuado importantes y útiles mejoras, dictándose entre otras disposiciones, laboriosos y bien medi-

tados reglamentos que se han ido llevando á la práctica con el mejor éxito en beneficio del orden, de las garantías eficientes y del aseo de las poblaciones.

“Los Gobernadores departamentales en la esfera de sus elevadas atribuciones y como agentes inmediatos del Poder Ejecutivo, han sido celosos en el cumplimiento de sus deberes legales, correspondiendo á la confianza depositada en ellos.

“Los Municipios, base del organismo político republicano, han funcionado con independencia y libertad dentro de la esfera de sus facultades, inspirados en sus deliberaciones y acuerdos por el adelanto moral y material de las localidades á que pertenecen y por sus más perentorias necesidades. Como los recursos propios de que han podido disponer varios de dichos Municipios han sido en extremo reducidos, hánselos otorgado aquellos subsidios compatibles con el estado de las rentas públicas á fin de llevar á término las obras proyectadas.

“Tocante al servicio de Correos, interno ó internacional, es palpable la mejora que ha tenido hasta en sus menores detalles y el incremento que ha tomado en estos últimos años, debiendo decir otro tanto del Ramo de Telégrafos y Teléfonos, servicio en que se han hecho cuantiosas erogaciones para la compra de útiles y aparatos perfeccionados de uso moderno.

“Las vías de comunicación en general han recibido el mayor impulso posible, abriéndose al efecto algunas nuevas carreteras, emprendiendo reparaciones en las existentes y manteniendo las demás vías en buen estado. Es del caso dejar constancia para lo que tengáis á bien resolver en vuestras deliberaciones, que siendo insuficiente la renta de caminos, el Gobierno, considerando de vital importancia hacer frente á tal necesidad, ha suplido con otras rentas los recursos precisos cuando no han bastado los especiales.

“En el Ramo de Fomento figurará en primera línea la Exposición Nacional que será inaugurada en esta metrópoli en los últimos meses del año. Con la ayuda eficaz de la Junta Central de Agricultura, la labor asidua é ilustrada del Comisionado y Director para la organización de los trabajos de ese certamen industrial y agrícola, y la activa cooperación de los demás Centros científicos, de los funcionarios públicos y del público en general, no cabe duda que se obtendrán trascendentales resultados estimulando las energías del trabajo reproductivo, dando á conocer á la vez á propios y extraños las riquezas de todo género que encierra nuestro privilegiado suelo, y las fuerzas vivas del país.

“Sin contar la continuación de varias obras emprendidas por la Administración anterior, se ha concluido el amplio Palacio Municipal de Santa Ana, y está próxima la terminación del Teatro, que será en su género una de las más hermosas construcciones de la República.

Finalmente, se han emprendido otras obras de alguna importancia, entre ellas la construcción y reparación de edificios nacionales, de puentes y colocación de nuevas cañerías en diversas poblaciones.

“La Junta de Fomento de esta capital ha llenado satisfactoriamente y con laudable celo su cometido, y las departamentales han funcionado con regularidad y han contado para sus trabajos con los fondos que las circunstancias permiten.

“En cuanto á otros puntos relacionados con este negociado, el señor Ministro del Ramo os dará en su Memoria los detalles que estiméis conveniente consultar, y no terminaré este capítulo sin daros cuenta de que por la crítica situación del Tesoro no se han podido reanudar los trabajos del Ferrocarril de La Unión á San Miguel, ni emprender la construcción del Palacio Nacional, el establecimiento de la Escuela de Artes y Oficios, ni comenzar la obra del Ferrocarril de Ahuacatapán, reclamada urgentemente por los grandes intereses agrícolas y comerciales de la región occidental.

“La industria minera, de cuyo tan productiva en otros países, va tomando en el nuestro de cortos años á esta parte una importancia é incremento tales, sobre todo en la zona oriental de la República, que he de llamar especialmente vuestra atención á fin de que en vuestras acertadas deliberaciones, coadyuvadas por el Gobierno ejecutivo, se le sigan prestando facilidades para su desarrollo y prosperidad, conciliando á la par los bien entendidos intereses económicos y fiscales con los de los empresarios nacionales y extranjeros.

“Los números os darán la mejor prueba de mi aserto.

“La exportación de minerales de diferentes clases, efectuada por el puerto de La Unión durante el año de 1903, según valor declarado por los interesados, ascendió á dos millones diez y nueve mil ciento noventa y seis pesos cuarenta y seis centavos (\$2,019,196,46). Semejante resultado da la medida de lo que promete esa incipiente industria dirigida por capitalistas inteligentes y activos, interesados en explotar ese nuevo venero de riqueza, empleando en ello los procedimientos científicos más perfeccionados y de reciente aplicación.

“La Instrucción Pública, base de la moralidad, del sólido progreso de las nacionalidades y baluarte incommovible de las instituciones republicanas, ha recibido atención especial del Poder Ejecutivo, principalmente en lo que atañe al restablecimiento de la estricta disciplina escolar y la adopción de los mejores métodos de enseñanza moderna.

“En prosecución de ese noble propósito, extendiendo los beneficios del saber á todas las clases sociales, se le ha dedicado á la Instrucción Pública más cuantiosas rentas que en otras épocas y provisto á los Centros docentes de abundantes textos y variado surtido de enseres y útiles de enseñanza. Á la par que se ha atendido á los intereses materiales de este ramo, se ha procurado en lo posible escoger y depurar

el Cuerpo de Directores y el profesorado de los diferentes institutos de la instrucción científica y de educación popular.

“Las Escuelas Normales de las ciudades de Santa Ana y San Miguel, hubieron de suprimirse, muy á pesar del Supremo Gobierno, por la falta de fondos para lograr hacer frente á las cuantiosas é ineludibles erogaciones que implica el sostenimiento de esa clase de planteles docentes. La misma supresión y por idénticas causas hubo de efectuarse con respecto al Conservatorio de Música y Canto, reduciéndose igualmente el monto de las nóminas de gastos de la Tipografía Nacional, establecimiento que ha sido dirigido con acierto y dotado de los materiales más indispensables para su correcto despacho en cuanto tiene relación con las múltiples publicaciones de carácter oficial que ocurren de continuo.

“Sea ésta la oportunidad de plaudir con verdadero entusiasmo el creciente espíritu de asociación que ha venido despertándose entre las clases obreras en persecución del ideal de la morigeración de las costumbres, del cultivo de la inteligencia, de la economía, del auxilio mutuo y, por último, de la propaganda contra el terrible alcoholismo, vicio funesto que al continuar propagándose en las proporciones alarmantes con que estamos amenazados, haría degenerar la raza por completo, comprometiendo el porvenir del país y el de las generaciones que nos han de suceder.

“El Poder Judicial ha continuado funcionando con perfecta independencia, y persuadido el Supremo Gobierno de su alta misión como regulador del derecho social en todas sus manifestaciones y como protector eficaz de la libertad y de las garantías civiles y políticas, no ha omitido esfuerzo alguno para rodearlo de respetabilidad y prestigio, á fin de que sus fallos lleven el sello de la rectitud, de la imparcialidad y de la ilustración.

“Con la mira de lograr ese objeto y mantener intacta su independencia, se le ha dotado de recursos fiscales suficientes y oportunos para su sostenimiento.

“La Suprema Corte de Justicia, por medio de su elevada representación y de su selecto personal, ha contribuido con sus trabajos jurídicos y sus laboriosos dictámenes, á poner en claro, amparándolos, los intereses nacionales encomendados á su cuidado y vigilancia. Además, en su carácter de entidad regularizadora del organismo judicial, ha ejercido funciones de gran trascendencia en beneficio de la correcta marcha de ese importantísimo ramo.

“No ha sido menor el interés y celo que le ha merecido al Gobierno el ramo de Beneficencia, particularmente en cuanto concierne á Hospitales, Hospicios y otros asilos que las necesidades sociales y la caridad cristiana han hecho indispensables en los centros más ó menos populosos; pero no siendo éste el lugar de entrar en pormenores que figu-

rarán en otros documentos, tan sólo llamaré vuestra atención, siquiera sea brevemente, sobre el ensanche y comodidad que en sus dependencias interiores ha recibido el Hospital Rosales, con la adquisición de un terreno adecuado destinado á nuevas construcciones que la creciente aglomeración de las que llenan el vasto edificio ha hecho necesarias.

“Respecto de su organización, régimen y asistencia, nada ha dejado que desear, pudiendo agregar otro tanto de la mayor parte de los establecimientos de su género con que cuenta la República.

“La Penitenciaría Central, por su capacidad, organización, disciplina y condiciones higiénicas, es un establecimiento penal y de corrección que honra altamente al país, hallándose hoy á la altura de las mejores de su clase en Hispano América. En él se ha atendido no sólo al castigo de los reos allí detenidos, sino á su regeneración moral por medio del ejemplo, del trabajo y de saludables enseñanzas. En consecuencia de esos nobles propósitos, el Supremo Gobierno ha creado varios talleres correctamente montados y provistos de abundantes útiles y materiales de ebanistería, carpintería, herrería, sastrería, etc., en donde se fabrican y confeccionan con positiva economía para el Tesoro, el vestuario para el Ejército, muebles para las oficinas públicas, uniformes para los carteros del Correo y mensajeros del Telégrafo, y multitud de otros artefactos, prometiéndose el Gobierno dedicar un tanto por ciento del valor de estos trabajos para la fundación de una Caja de Ahorros, con la cual los reos que vayan cumpliendo su condena, quedarán en aptitud de consagrarse á una industria segura para el porvenir.

“Nuestras relaciones con los Gobiernos de América y Europa y con sus honorables representantes diplomáticos, se han seguido cultivando con positivo interés, estrechando, por medio de una política leal y franca, los vínculos de nuestra sincera amistad, y dando cumplimiento á la vez á los pactos internacionales y á nuestros solemnes compromisos.

“Según los convenios celebrados con los representantes de Guatemala, Honduras y Nicaragua, en las conferencias que tuvieron lugar en esta capital á fines del mes de octubre y principios de noviembre del año pasado, se acordó el nombramiento de Encargados de Negocios y Cónsules Generales en cada uno de los países representados en dichas conferencias, y cumpliendo con lo convenido, mi Gobierno ha tenido á bien nombrar hasta ahora con tal carácter, respectivamente, en Honduras y Nicaragua, á los distinguidos caballeros Don MARGARITO GONZÁLEZ M. y al Doctor Don TIMOTEO MIRALDA, quienes sin duda contribuirán á desvanecer infundadas susceptibilidades, si las hubiere, y á seguir cultivando cordialmente las mejores relaciones de amistad con naciones hermanas, cuyos intereses de todo género, identidad de origen y recuerdos históricos son unos mismos.

“El Señor Doctor Don RAFAEL SEVERO LÓPEZ, con reconocida habili-

dad y patriotismo, dió cumplimiento satisfactorio, colocando en alto la dignidad y honra de la República, á la misión especial que le fué encomendada con el carácter de Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario cerca del Gobierno de los Estados Unidos de América.

“La importante y laboriosa documentación referente al asunto objeto de su delicado cargo, os será bien conocida por haber visto la luz oportunamente en el periódico oficial, para conocimiento de la Nación.

“El señor Ministro del Ramo os dará cuenta en su Memoria de la acertada y cumplida dirección que nuestra Cancillería ha sabido dar á los negociados que han cursado por ella y á las buenas disposiciones y espíritu conciliador de que se han hallado auiuados en toda circunstancia en sus relaciones con nuestro Gobierno, los connotados representantes diplomáticos extranjeros que han visitado nuestra capital.

“El Cuerpo Consular residente en este país, y el mestro en varias plazas de América y Europa, en que ejercen sus funciones, han desempeñado éstas de manera satisfactoria y beneficiosa para los intereses comerciales é industriales de unos y otros pueblos.

“Teniendo que llenar la noble institución del Ejército en todo país civilizado las más elevadas funciones relacionadas con la conservación del orden público, con la defensa del honor nacional, de la libertad y de las garantías políticas y sociales, el Supremo Gobierno no ha omitido medio alguno legal para colocarlo al nivel de sus trascendentales deberes, dignificándolo merced al buen ejemplo, á una adecuada instrucción, útil en todas las circunstancias de la vida, y, por último, poniendo en práctica una saludable y estricta disciplin.

“Convencido de que la mejor instrucción y la mayor disciplina son requisitos indispensables para que el Ejército llene más cumplidamente su misión, el Gobierno contrató mediante la cortés y benévola aquiescencia del de Chile, á un distinguido Capitán de Artillería y dos Tenientes de Caballería del Ejército de aquella República, oficiales que en la actualidad desempeñan correcta y satisfactoriamente sus funciones de Instructores en El Salvador.

“La Escuela Politécnica, plantel que honra al país por su organización y disciplina, ha empezado á producir halagüeños resultados para el porvenir y en especial para la institución militar.

“En el transcurso del año un grupo de 27 caballeros Cadetes, después de ser sometidos en sus exámenes á las pruebas reglamentarias, fueron ascendidos á subtenientes del Ejército. De estos en número de 16, pasaron á los distintos cuerpos de la capital, y los 11 restantes continúan con provecho sus estudios de artillería é ingeniería en dicho establecimiento.

“A principios del año pasado se terminó la construcción del Cuartel de Artillería y Penitenciaría de Santa Ana, edificio de indiscutible importancia, que, además de reunir el mayor número de comodidades posibles y condiciones higiénicas en esa clase de establecimientos, ha

sido construído bajo un plan preciso y bien determinado, en el cual se tomaron en cuenta las condiciones estratégicas del lugar en que se levantó.

“En tales circunstancias, el Gobierno, animado del deseo de mantener siempre al país á cubierto de cualquier emergencia, y consultando en todo caso la mayor comodidad del soldado de la patria que dedica su vida abnegada al sostenimiento del orden y de la seguridad pública, dispuso la traslación del primer regimiento de artillería á aquella ciudad, ocupando el referido cuerpo el edificio arriba mencionado.

“Tanto en esta capital como en las distintas plazas militares de la República se han llevado á cabo por cierto muy importantes mejoras en cuanto á seguridad y amplitud de los cuarteles y edificios destinados al Ejército.

“Consecuente el Gobierno en su empeño constante de dar realce y timbre á la carrera militar, y penetrado de la necesidad de hacer efectivo ese pensamiento en todo el ámbito de la República, ha puesto particular esmero en dotar á las academias militares ubicadas en los Departamentos, de todos los útiles, enseres y demás elementos indispensables para su mejor y más sólida instrucción, siendo muy satisfactorio mencionar los excelentes resultados obtenidos durante el año que acaba de espirar.

“En el mes de julio próximo pasado, el Gobierno, tomando en cuenta varias circunstancias atendibles, tuvo á bien aceptar la proposición de la compañía del muelle de Acajutla sobre cambio de edificio en dicho puerto, consultando en ello igualmente las mejores condiciones que con tal cambio se obtenían en favor de los empleados militares allí residentes.

“Respecto á los demás importantes asuntos relacionados con la actual organización de la fuerza pública, y á otros detalles, me refiero á la memoria del Ministro del Ramo, en donde encontraréis consignados datos precisos y pertinentes observaciones que someto á vuestro ilustrado criterio.

No daré punto á esta parte de mi Mensaje sin hacer solemne manifestación de la recomendable, digna y leal conducta de los Jefes Oficiales y soldados del Ejército Nacional en el cumplimiento de sus sagrados y delicados deberes.

“Los datos estadísticos que representan el movimiento de la Hacienda Pública harán palpable la acción benéfica del Gobierno en protección y defensa de los intereses generales del Fisco, sin coartar los esfuerzos de la acción particular y colectiva en persecución del franco desarrollo del trabajo y de la actividad industrial dentro de los límites de la ley.

“A pesar de que la situación económica y fiscal del país es un tanto difícil, el Gobierno, merced á una prudente economía, al orden y pureza en el manejo de los fondos nacionales encomendados á su cuidado, al

control ejercido sobre los responsables del Erario y á la correcta recaudación y distribución de las rentas públicas, poniendo en práctica las diversas leyes del ramo, ha logrado mantener en alto el crédito interior é internacional del país.

MOVIMIENTO RENTÍSTICO.

Existencia en 1º de enero de 1903.....	\$269,907.14
Producto de las rentas y varios servicios.....	6,792,045.69
Negociaciones, depósitos y otros ingresos.....	918,902.40
	<hr/>
Deducido el importe de los gastos de la Administración pública en el mismo año.....	7,980,855.23
	<hr/>
Quedó una existencia de.....	7,704,756.34
	<hr/>
	276,098.89

“En esta existencia figuran \$105,698.51 por traslaciones pendientes. Los \$6,792,045.69 que produjeron las rentas y otros servicios, se distribuyen como sigue:

Rentas aduaneras.....	\$4,273,133.92
Rentas de Licores.....	1,945,706.19
Rentas diversas.....	297,028.33
Correos, telégrafos, teléfonos, Imp. Nacional y otros servicios.....	276,177.25
	<hr/>
Total.....	6,792,045.69

“Comparados los productos del año de 1903 con los obtenidos en 1902, como lo notaréis en los cuadros detallados que se acompañan á la Memoria del Ramo, aparece á favor de 1903, un aumento líquido, ó sea un alza de \$90,023.99.

“Las erogaciones efectuadas en el pago de los servicios administrativos y créditos á cargo del Erario, fueron como sigue:

Asamblea Nacional.....	\$58,017.00
Presidencia de la República.....	54,225.00
Cartera de Gobernación.....	1,036,505.30
Fomento.....	599,026.79
Instrucción Pública.....	420,116.67
Beneficencia.....	143,473.20
RR. Exteriores.....	138,903.35
Justicia.....	415,834.79
Hacienda.....	440,595.94
Gnerra y Marina.....	1,939,914.19
Crédito Público.....	2,458,144.11
	<hr/>
Total.....	7,704,756.34

“RENTAS ADUANERAS.

“Atrás queda consignado que el producto de las rentas de aduanas ascendió á cuatro millones doscientos setenta y tres mil ciento treinta y tres pesos noventa y dos centavos (\$4,273,133.92). De ese producto

corresponde á la importación la suma de \$3,620,477.09, y á la exportación \$652,656.83 según el siguiente detalle:

IMPORTACIÓN.	
Aduana de Sonsonate.....	\$2,251,333.45
Aduana de La Libertad.....	558,102.27
Aduana de La Unión.....	762,574.07
Dirección General de Correos (fardos postales).....	48,467.30
Total.....	3,620,477.09

EXPORTACIÓN.	
Aduana de Sonsonate.....	\$385,570.83
Aduana de La Libertad.....	116,221.81
Aduana de La Unión.....	150,864.19
Total.....	\$652,656.83

“RENTA DE LICORES.

“El rendimiento en todo el año de 1903 fué, como ya se ha expresado, de \$1,945,706.11, incluyendo en esta suma la de \$875.40 que ingresaron en la Tesorería General, proveniente de multas cobradas por el Juzgado General de Hacienda, advirtiéndose asimismo un aumento de alguna consideración en el producto de esta renta con respecto al año de 1902, aumento líquido que puede calcularse en cerca de \$90,000 y que ascendería aún á mayor suma, si no fuese por la persistente acción del contrabando, casi imposible de poder eliminarse, no obstante la activa vigilancia de las autoridades en ese sentido y el rigor de las leyes de la materia.

“BONOS Á CARGO DEL ESTADO.

“El movimiento habido en la emisión y amortización de los diferentes bonos á cargo del Estado fué como sigue:

	Capital.	Intereses.	Total.
Saldos anteriores.....	\$8,109,169.70	\$23,607.96	\$8,932,777.66
Emissiones en el año.....	3,179,513.46		3,179,513.46
Intereses devengados.....		176,923.93	176,923.93
Total.....	11,288,683.16	1,000,531.89	12,289,215.05
Amortización en el año.....	3,580,971.61	65,933.66	3,646,905.30
Saldos.....	7,707,711.52	934,598.23	8,642,309.75

“De los bonos del Salvador se amortizaron \$592,087.83, de cuyo importe corresponden \$268,357.80 al primer semestre, amortizados conforme al anterior sistema, y \$323,730.03 al segundo semestre, por el sistema de subastas.

“Aunque á juzgar por los datos anteriores relativos á la situación fiscal, el país produce por lo menos lo necesario para los gastos de la

Administración Pública, debe tomarse en cuenta que existen deudas de gran cuantía procedentes de años atrás, acumulando así un déficit permanente y gravoso contra el Tesoro, sin contar nuevos y fuertes compromisos, contraídos para sostener el crédito del Gobierno, siendo entre ellos como más notable el proveniente del célebre "Reclamo Burrell," que os es bien conocido por las publicaciones oficiales emanadas del Ministerio de Relaciones Exteriores.

"Con el objeto de satisfacer dichas necesidades y en presencia de tan anómala situación, toca á vosotros arbitrar los medios de allanarla.

"Por la breve pero exacta exposición que he tenido la honra de haceros de mis actos como primer Magistrado de la República en el corto lapso de menos de un año, vendréis en cuenta de que correspondiendo á la altísima confianza que depositó en mí el pueblo salvadoreño para regir sus destinos, dentro de la órbita de mis facultades constitucionales, y consecuente con mi programa de Gobierno, he rendido fervoroso culto á las instituciones republicanas que felizmente nos hemos dado, utilizando en su justo valor la ilustrada y patriótica cooperación de los Ministros de los diferentes Ramos de la Administración Pública y de otros elevados funcionarios, sin desdeñar, sino antes bien acogiendo los ecos de la opinión pública sana, imparcial y bien intencionada, siempre que lo he estimado conveniente.

"Cuanto advirtáis que se ha dejado de hacer en tan reducido tiempo en el vasto campo del mejoramiento moral, intelectual y del progreso material, debéis atribuirlo no á falta de enérgica voluntad y decisión de mi parte: la causa radica en la escasez de recursos pecuniarios para imprimir poderoso impulso á las obras y empresas que reclama el creciente adelanto del país.

"Toca á vosotros, señores Diputados, con presencia de las memorias de los ministros respectivos y del cúmulo de interesantes documentos que á ellas se acompañan, apreciar debidamente la ardua labor de mi Gobierno y la dedicación que he consagrado por corresponder á mis deberes en acatamiento al voto del pueblo que me elevó á la primera Magistratura.

"En conclusión, hago fervientes votos porque vuestras deliberaciones y actos legislativos sean inspirados en los más puros ideales de patriotismo, y lleven marcado el sello del acierto, de la ilustración y del vehemente anhelo de labrar la dicha de la Patria."

El señor don FEDERICO MEJÍA, Presidente del Congreso contestó:

"SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA: A la Honorable Asamblea Nacional, en cuyo nombre tengo la honra de dirigiros la palabra, toca contestar por extenso el importante Mensaje que acabáis de dirigirle; y seguro estoy de que, antes de enviaros su contestación, este alto Cuerpo estudiará, con toda la escrupulosa atención y el detenimiento que exige su trascendental importancia, las graves y delicadas cuestiones que os han parecido merecedores de mención especial."

“Dignos de encomio y aplauso me parecen los patrióticos esfuerzos que el Poder Ejecutivo ha hecho por introducir las posibles mejoras en todos los Ramos que abarca la Administración Pública, no obstante las serias dificultades con que ha debido tropezar, á causa de la insuficiencia, cada vez mayor, de las rentas nacionales, para atender á las crecientes necesidades de un pueblo que quiere y debe ir adelante en las vías de la civilización y el progreso.

“Nada, Señor Presidente, me es posible anticiparos acerca de lo que el Honorable Congreso habrá de resolver en lo tocante á los arduos problemas que probablemente serán sometidos á su deliberación, ya que hacer esto equivaldría á desconocer la libertad é independencia con que la primera Autoridad de la República debe proceder en el ejercicio de sus elevadas funciones; pero sí puedo aseguraros, porque creo conocer los sentimientos de sincero patriotismo que animan á los ciudadanos que el pueblo salvadoreño ha creído dignos de representarlo en esta Asamblea, que podéis contar con su leal y decidida cooperación, en todo cuanto tenga por objeto impulsar el engrandecimiento y la prosperidad de la Nación, y consolidar su crédito y buen nombre, haciendo cesar los peligros y embarazos de una situación económica que no puede prolongarse, sin conducirnos á complicaciones y compromisos cuyas fatales consecuencias no se sabe hasta dónde pueden llegar.

“Concluyo, Señor Presidente, devolviéndoos en nombre de la Asamblea que tengo la honra de presidir, el cordial saludo que os habéis servido dirigirle en esta sesión solemne con que inaugura sus tareas ordinarias.”

URUGUAY.

COMERCIO DEL PUERTO DE MONTEVIDEO EN DICIEMBRE Y EN EL AÑO DE 1903.

Las salidas de buques y la exportaciones de Montevideo durante el mes de diciembre, y durante el año de 1903, comparada con el de 1902, fueron como sigue:

BUQUES.

	1903.		1902.	
	Vapores.	Veleros.	Vapores.	Veleros.
Enero.....	72	8	89	9
Febrero.....	99	8	94	12
Marzo.....	108	6	95	9
Abril.....	117	8	102	9
Mayo.....	118	16	78	13
Junio.....	108	9	109	8
Julio.....	34	2	102	13
Agosto.....	40	1	88	7
Septiembre.....	32	2	91	4
Octubre.....	30	1	94	6
Noviembre.....	40	3	81	6
Diciembre.....	41	1	96	18
Total.....	839	65	1,119	114

EXPORTACIÓN.

		Diciembre,	1903.	1902.
Estados Unidos:				
Cuernos vacunos, secos	número	1,500	435,665	933,548
Cuernos vacunos, salados	id.			54,115
Cerda	fardos	54	665	758
Lana	id.	50	200	158
Cuernos lanares	id.		1	79
Cuernos diversos	id.			1
Tasajo	id.	109	16,427	15,114
Id.	toneladas		587	
Sebo	pipas			150
Id.	bordalesas			40
Huesos y ceniza	bolsas		835	3,717
Lenguas	cascos			100
Astas	número		228,536	254,921
Italia:				
Cuernos vacunos, secos	id.	10,963	114,939	84,808
Cuernos vacunos, salados	id.		815	
Cerda	fardos	96	350	229
Lana	id.	52	553	1,233
Cuernos lanares	id.		2,053	620
Tasajo	id.			100
Sebo	pipas	1,636	4,497	3,501
Id.	bordalesas		263	149
Alpiste	bolsas			500
Harina	id.		5	3,600
Trigo	id.	156	156	16,841
Id.	toneladas			942
Afrecho	bolsas	803	803	
Afrechillo	id.	448	448	
Maíz	id.	985	16,354	13,544
Huesos y ceniza	id.		85,173	
Id.	toneladas		1,818	1,547
Vacuno	id.		801	
Ovejas	id.		10	
Caballos	id.		25	
Tripas	tercerolas		50	
Id.	cascos		125	
Id.	bordalesas			16
Astas	número	6,000	178,566	180,125
Francia:				
Cuernos vacunos, secos	id.	79	31,102	29,211
Cuernos vacunos, salados	id.	11,447	143,683	105,844
Cerda	fardos		355	464
Lana	id.	3,469	32,010	16,865
Cuernos lanares	id.	652	10,376	12,260
Cuernos diversos	id.			17
Tasajo	id.			2,359
Sebo	pipas	124	234	504
Id.	bordalesas			926
Alpiste	bolsas		484	309
Harina	id.			3,000
Trigo	id.			4,197
Afrecho	id.			6,148
Lino	id.		2,239	3,920
Maíz	id.		10,622	19,245
Huesos y ceniza	id.		17,402	13,472
Id.	toneladas		4,144	365
Ovejas	id.		250	300
Tripas	fardos	25	67	8
Id.	cascos		182	81
Lenguas	cajones		2	
Astas	número	9,960	586,166	299,208
Carne conservada	cajones		786	
Portugal:				
Cuernos vacunos, secos	número	13,800	101,889	112,903
Cerda	fardos			14
Lana	id.		5	21
Cuernos lanares	id.	516	813	235
Tasajo	id.		4,031	4,745
Id.	toneladas		543	
Sebo	pipas		105	1,145
Id.	bordalesas			96
Trigo	bolsas		500	
Vacuno	id.		399	
Ovejas	número		250	200
Caballos	id.		4	
Carne conservada	cajones		109	116
España:				
Cuernos vacunos, secos	número	22,565	112,479	137,553
Cuernos vacunos, salados	id.		3,841	1,100
Cerda	fardos		14	1
Lana	id.			5

898 OFICINA INTERNACIONAL DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS.

EXPORTACION—Continúa.

		Diciembre.	1905.	1902.
España—Continúa.				
Cueros lamíes	fardos		1	11
Tasajo	id	977	4,686	3,365
id	toneladas	65	158	
Sebo	pipas	180	3,031	2,218
id	bordalesas	113	3,057	1,931
Alpiste	bolsas		558	692
Trigo	id			13
Afrechillo	id		100	
Maíz	id	10,312	16,519	162
Huesos y ceniza	toneladas		1	
Vaenno				311
Ovejas				118
Grasa	cajones		100	40
Tripas	fardos	30	172	203
id	cajones		32	
id	cascos		3	
Astas	número		13,152	
Caldo	cajones			31
Bélgica:				
Cueros vacunos, secos	número	19,225	91,775	34,734
Cueros vacunos, salados	id	2,100	207,778	203,405
Cerda	fardos	23	250	185
Lana	id	296	23,001	15,606
Cueros lamíes	id		621	
Tasajo	id			773
Sebo	pipas	125	480	
id	bordalesas	50	50	
Trigo	bolsas			11,612
Afrecho	id			1,398
Lino	id		17,570	
Maíz	id		12,910	15,855
Cebada	id			1,583
Huesos y ceniza	id		585	1,228
Tripas	cajones		9	
id	cascos			487
Lengües	cajones		5,511	5,195
id	cascos			503
Astas	número		251,501	131,701
Alemania:				
Cueros vacunos, secos	id	6,591	100,208	81,813
Cueros vacunos, salados	id	16,031	209,528	157,168
Cerda	fardos	71	113	126
Lana	id	2,194	19,062	22,824
Cueros lamíes	id	713	2,371	413
Cueros diversos	id			2
Tasajo	id			595
Sebo	pipas		58	115
Trigo	toneladas			527
id	bolsas			7,652
Afrecho	id	12,253	72,735	49,589
id	toneladas		96	211
Afrechillo	bolsas	1,212	8,686	5,870
id	toneladas		30	
Lino	id		10	17
Maíz	bolsas		12,563	11,676
Huesos y ceniza	toneladas		982	1,924
Ovejas			300	
Tripas	cascos		119	7
id	tercerolas	31	101	110
Astas	número		23,734	
Inglaterra:				
Cueros vacunos, secos	id	2,921	28,086	8,076
Cueros vacunos, salados	id		10,172	13,180
Cerda	fardos	9	12	104
Lana	id	108	11,206	9,769
Cueros lamíes	id	168	1,256	212
Tasajo	id	125	1,655	3,114
id	toneladas		7	
Sebo	pipas	210	1,352	2,156
id	toneladas		231	5,658
Alpiste	bolsas		50	
Harina	id			500
Trigo	id	1,811	42,491	17,598
id	toneladas			212
Afrecho	bolsas		2,383	
Afrechillo	id		500	525
Lino	id	3,331	21,193	
Maíz	id	10,672	101,613	81,233
id	toneladas			1,110
Cebada	id			105
id	id			162

EXPORTACIÓN—Continúa.

		Diciembre.	1903.	1902.
Inglaterra—Continúa.				
	Huesos y ceniza..... toneladas.	10,031		798
	Id..... id.	1,175		1,485
	Toros..... toneladas.			50
	Caballos..... toneladas.			2
	Grasa..... fardos.			421
	Tripas..... id. cascos.	15		40
	Id..... id. terceroles.	22		30
	Lengüas..... id.	1,843		5,390
	Id..... id. cajones.	9,610		4,417
	Pasto..... fardos.			96
	Astas..... número.	87,000		10
	Caldo..... cajones.			65
	Carne conservada..... id.	1,593		
Brasil:				
	Cueros vacinos, secos..... número.	4,484		23,096
	Cueros vacinos, salados..... id.	39,689		3,578
	Cerda..... fardos.			1
	Lana..... id.	511		348
	Cueros lanares..... id.	10		10
	Cueros diversos..... id.			6
	Tasajo..... id.	51,201	538,165	336,769
	Id..... toneladas.	4,780	21,313	
	Sedo..... pipas.	891	1,225	2,680
	Id..... bordalesas.	95	4,282	4,313
	Alpiste..... bolsas.		2,528	7,848
	Harina..... id.	6,100	16,752	156,177
	Trigo..... id.		321	97,057
	Id..... toneladas.			364
	Afrecho..... id.		25	
	Id..... bolsas.	1,188	12,288	3,871
	Afrechillo..... id.			30
	Lino..... id.	369	369	50
	Maíz..... id.	8,130	22,876	17,728
	Cebada..... id.		31	
	Huesos y ceniza..... id.			11
	Vacuno..... id.		1,008	180
	Mulas..... id.		242	265
	Ovejas..... id.	1,211	15,233	9,326
	Toros..... id.		8	2
	Caballos..... id.		39	13
	Cerdos..... id.			299
	Carne, extracto..... cajones.			13
	Tripas..... fardos.		33	51
	Id..... cajones.		10	
	Lengüas..... id.		180	750
	Id..... cascos.		32	100
	Id..... bordalesas.		28	24
	Pasto..... fardos.		7,408	2,495
	Carne conservada..... cajones.		2	30
Chile:				
	Tasajo..... fardos.		3	874
	Id..... pipas.	197	4,177	2,041
	Id..... bordalesas.	771	6,522	1,521
	Alpiste..... bolsas.		175	905
	Harina..... id.	256	2,330	2,591
	Trigo..... id.		10	740
	Afrecho..... id.		85	32
	Afrechillo..... id.		167	
	Lino..... id.		50	
	Maíz..... id.	300	6,657	2,666
	Ovejas..... id.		20	
	Carne, extracto..... cajones.			4
	Grasa..... bordalesas.		279	225
	Id..... cajones.		5,688	1,225
	Id..... terceroles.	100	917	400
	Id..... cuarteroles.	120	1,432	387
	Id..... pipas.			143
	Lengüas..... cajones.		10	
Cuba:				
	Cueros vacinos, salados..... número.	12,516		13,185
	Tasajo..... fardos.	1,994	200,780	131,951
	Id..... toneladas.	133	4,568	2,321
	Harina..... bolsas.			1,700
	Afrecho..... id.			1,860
	Maíz..... id.		9,600	
	Ovejas..... id.			210
	Carne conservada..... cajones.		20	
Indias Occidentales:				
	Tasajo..... fardos.		750	1,392
	Id..... toneladas.		15	

900 OFICINA INTERNACIONAL DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS.

EXPORTACIÓN—Continúa.

	Diciembre.	1903.	1902.
Indias Occidentales—Continúa.			
Sebo.....bordalesas.....		74	.....
Alpiste.....bolsas.....		40	50
Harina.....".....		171	71
Afrecho.....".....		100	109
Maíz.....".....		.....	188
Cebada.....".....		150	6
Mulas.....".....		140	125
Ovejas.....".....		.....	100
Toros.....".....		2	.....
Caballos.....".....		22	5
Leungas.....cajonés.....		2	.....
Pasto.....".....		300	34
Carne conservada.....cajonés.....		4	.....
Islas Malvinas:			
Farina.....bolsas.....	66	796	367
Afrecho.....".....		211	.....
Afrechillo.....".....		347	93
Maíz.....".....	12	745	532
Ovejas.....".....		125	.....
Holanda:			
Cuernos vacunos, salados.....número.....		.....	7,707
Sebo.....pipas.....		100	.....
Afrecho.....bolsas.....		5,696	.....
Trigo.....toneladas.....		.....	2,900
Tripas.....bordalesas.....		.....	69
Austria:			
Cuernos vacunos, secos.....número.....		2,750	.....
África:			
Mulas.....".....		.....	1,355
Ordenes:			
Cuernos vacunos, secos.....número.....		1,467	3,007
Cuernos vacunos, salados.....".....		12,735	26,362
Cerda.....fardos.....		8	.....
Lana.....".....		1,934	.....
Cuernos lanares.....".....		350	.....
Sebo.....pipas.....		1,706	40
Id.....bordalesas.....		645	100
Harina.....bolsas.....		3,675	1,006
Trigo.....".....		730	60
Afrecho.....toneladas.....		70	.....
Afrechillo.....bolsas.....		.....	46
Maíz.....".....		26,789	18,476
Id.....toneladas.....		90	.....
Huesos y ceniza.....".....		2,278	.....
Mulas.....".....	35	62	15
Ovejas.....".....		.....	1,247
Astas.....número.....		.....	40,014

VENEZUELA.

MODIFICACIONES DEL ARANCEL.

I.—Resolución de 12 de diciembre de 1903, por la cual se designa la clase arancelaria en que han de aforarse los casupos ó camisas de paja ó cartón para embalar botellas.

[“Gaceta oficial” de 12 de diciembre de 1903, No. 9025.]

Por la presente resolución se dispone que cuando se introduzca por las Aduanas de la República la mercadería conocida en el país con el nombre de casupos ó camisas de paja ó cartón para embalar botellas, se afore en la 2ª clase arancelaria.

II.—Resolución de 12 de diciembre de 1903, por la cual se designa la clase arancelaria en que ha de aforarse la "Laneta cruda de lino y algodón Sanitas."

[“Gaceta oficial” de 14 de diciembre de 1903, No. 3026.]

Por la presente resolución se dispone que cuando se introduzca por las Aduanas de la República la tela dicha “Laneta cruda de lino y algodón Sanitas,” se afore en la 4ª clase arancelaria.

EXTRACTO DEL MENSAJE DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, GENERAL DON CIPRIANO CASTRO, AL CONGRESO NACIONAL, FEBRERO 20 DE 1904.

Corta ha de ser la cuenta fiscal, pero elocuente. Aquí os presento, en someros resúmenes, algunos datos que encontraréis amplificados y en minucioso detalle en la Memoria respectiva.

En virtud de la autorización que al Ejecutivo Nacional confirió el Congreso, en su Decreto de 11 de abril de 1903, el 8 de mayo del mismo año ordené la acuñación de 4,000,000 bolívares en plata, por la Casa de Monedas de Filadelfia.

De ellos han llegado por la Aduana de La Guaira tres millones de bolívares hasta el 31 de diciembre, y en el mes de enero el resto de la acuñación, ó sea un millón de bolívares. El costo total de esta plata y su monetización, fué de 1,383,216.06 bolívares.

Las Salinas de la República produjeron en el año económico finalizado el 30 de junio de 1903, la suma de 1,478,653.92 bolívares. Este rendimiento es casi el 50 por ciento de lo producido en ese ramo el año anterior; pero semejante disminución es natural y aun poca, si se tiene en cuenta el período en que se ha efectuado.

Fué absoluta la paralización de la cuenta de Títulos de Salinas hasta el mes de agosto, en que dispuso el Gobierno aplicar á su amortización los ingresos que hubiera desde ese mes; con esa aplicación y las sumas abonadas por traspaso de la Contribución de Guerra, hemos verificado hasta hoy diez y siete sorteos que reducen el saldo de la cuenta á 3,050,500 bolívares.

La inmovilidad de la Cuenta de Títulos del 1 por ciento ha producido en ella un aumento. La existencia en circulación es de 3,360,596.12 bolívares, á la cual se han acumulado hasta el 31 de diciembre último, los intereses montantes á 2,250,781.44 bolívares. Son pues, 5,611,377.56 bolívares el saldo de esta cuenta en dicha fecha.

Según lo veréis por la memoria, la existencia de papel sellado, en 1º de enero del año corriente, era de 546,114 bolívares.

Afectados los ingresos aduaneros con el 30 por ciento de las entradas

por La Guaira y Puerto Cabello, comprometido en los Protocolos de Washington, tuvo el Gobierno que establecer la Contribución Extraordinaria de Guerra, por Decreto que veráis en la Memoria respectiva. 9,760,172.50 bolívares produjo ese derecho, de necesaria creación para evitar el desastre financiero del Gobierno, en circunstancias tan críticas como las de los últimos tiempos; y gracias á ese ingreso pudimos atender á obligaciones imperiosas, de cuya gravedad y urgencia podréis enteraros por las especificaciones de la Cuenta.

El 31 de diciembre de 1902 arrojaba la cuenta del Gobierno con el Banco de Venezuela, un saldo contra el primero de 10,435,193.89 bolívares. Ese saldo era en 31 de diciembre de 1903 de 3,215,992.61 bolívares, que hemos seguido amortizando hasta reducirlo para la fecha á menos de 1,500,000 bolívares.

Resumiendo, os presento aquí los siguientes cuadros del movimiento general de la Renta desde el 1° de enero al 31 de diciembre de 1903.

INGRESO.

	Bolívares.
Derechos Marítimos	21, 102, 827. 53
Impuesto de Tránsito	5, 751, 292. 66
Traspaso de la cuenta de Salinas	1, 318, 615. 08
Traspaso de la cuenta Empréstito de 1903	341, 266. 56
Acuñaición de plata	3, 000, 000. 00
Varios	3, 000, 410. 25
	34, 494, 412. 08

EGRESO.

Servicio Público	10, 316, 619. 02
Gastos de Guerra	10, 962, 628. 63
Renta de los Estados	1, 435, 272. 16
Gastos de la acuñaición de la plata, incluidos diez pares de troqueles ..	1, 386, 752. 06
Traspasos á diversas cuentas	259, 153. 95
Obras Públicas	1, 100, 070. 77
Instrucción Pública	705, 917. 99
Entregados á los señores H. L. Boulton & Cía., por el 30 por ciento de la recaudación aduanera en La Guaira y Puerto Cabello según los Protocolos de Washington	4, 183, 804. 90
Al Banco de Venezuela	3, 979, 201. 28
Efectivo en Tesorería el 31 de diciembre	164, 991. 32
	34, 494, 412. 08

Tenemos en el Banco de Venezuela una existencia de estampillas montante á 19,595,232.55 bolívares.

La existencia de pólizas de sal es á la fecha por valor de 4,892,765

bolívares, según la demostración que encontraréis en la cuenta respectiva, donde también veréis el movimiento de Patentes de navegación, la estadística de los Bienes Nacionales y la de Exportación é Importación.

El estado de las Deudas de la República es como sigue:

	Bolívares.
Denda interior	70, 130, 422. 04
Intereses pendientes	22, 852, 066. 63
	92, 982, 088. 67
Denda exterior.....	125, 363, 494. 86
Intereses pendientes.....	26, 281, 926. 22
	151, 645, 421. 08
<i>Total.</i>	
Titulos de deuda	195, 493, 916. 90
Intereses	49, 134, 592. 85
	244, 628, 509. 75

Os recuerdo que desde 1891 no se hace el Censo de la Nación.

He decretado el Código de Minas; toca á sus preceptos establecer la jurisprudencia que debe regir en esa materia, destinada á producir tantos incrementos y beneficios á la República con la movilización científica y productora de su riqueza subterránea, garantizando el esfuerzo del trabajador y las seguridades de la propiedad.

Fueron en el año expedidos once Títulos definitivos de Minas: 5 de asfalto, 3 de carbón y 3 de cobre; y 7 de adjudicación de tierras para la cría, uno de ellos gratuito. Los impuestos mineros alcanzaron á 6,636.12 bolívares, y el valor percibido por los terrenos baldíos á 2,906.73 bolívares.

El Gobierno declaró la caducidad de 338 concesiones y 17 contratos de minas por falta de cumplimiento de los estatutos legales; de dos contratos enfiteúticos; de uno para la explotación de terrenos naturales en las márgenes de los ríos Pacimoni y Baría; de otro para la explotación y siembra del caucho y la gutapercha en el Zulia; de otro para la explotación y cultivo de Los Roques. En esta materia el Gobierno ha sido y se propone seguir siendo severo, á fin de que termine la inveterada tendencia á solicitar contratos del Gobierno con miras de transitoria y quizás no muy lícita especulación, sin pensar en cumplirlos, ni producir á la República los naturales rendimientos de sus riquezas inexplotadas.

Se expidieron nueve patentes de invención, cinco nacionales que han sido exoneradas del pago de los derechos respectivos, y cuatro que satisficieron la suma de 2,500 bolívares; y se les ha otorgado protección oficial á diecinueve marcas de fábrica y cinco marcas de comercio.

MONTHLY BULLETIN

OF THE

INTERNATIONAL BUREAU OF THE AMERICAN REPUBLICS,

International Union of American Republics.

VOL. XVI.

APRIL, 1904.

No. 4.

TRANSFER OF SEÑOR DON FERNANDO E. GUACHALLA, BOLIVIAN MINISTER TO THE UNITED STATES.

The friends of Señor Don FERNANDO E. GUACHALLA, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary for Bolivia near the Government of the United States, will learn with profound regret of his transfer from Washington to Buenos Ayres, where he will represent his Government in the Argentine capital. He will also be intrusted with the interests of his country in the negotiations concerning the boundaries between Bolivia and Peru, it having been determined by the two Republics in question that their mutual claims should be submitted to a court of arbitration.

It is earnestly hoped that the same felicitous results as distinguished the labors of Señor GUACHALLA in the settlement of the Acre question will attend his present mission, and that new triumphs may be gained for the preservation of peace and fraternity among the nations of America.

The letter of transfer presented by Señor GUACHALLA to the President of the United States contains merited expressions of approbation on the part of the President of Bolivia, and reads as follows:

“JOSÉ MANUEL PANDO, *Constitutional President of the Republic of Bolivia, to His Excellency the President of the Republic of the United States of America.*

“GREAT AND GOOD FRIEND: In view of the fact that Mr. FERNANDO E. GUACHALLA has been intrusted with another diplomatic

mission, I have the honor to inform Your Excellency that I have extended to him these Letters of Recall, which ends his mission as Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Bolivia before Your Excellency's Government.

"I take this occasion to express to Your Excellency that Mr. GUACHALLA has deserved the full approval of the Government of Bolivia in the exercise of his duties, for the interest he has ever taken in maintaining the cordial relations existing between our countries, and I have no doubt that he has won Your Excellency's regard and esteem.

"With best wishes for the prosperity of the great American nation, I remain Your Excellency's loyal and good friend,

"JOSÉ MANUEL PANDO.

"JUAN M. SARACHO,

"*Minister for Foreign Affairs.*

"Written at the Government House of La Paz, Bolivia, the 17th of December of 1904."

THE PAN-AMERICAN RAILWAY.

In the MONTHLY BULLETIN for February, 1904 (p. 322), reference was made to the valuable report of Mr. CHARLES M. PEPPER as Special Commissioner for the Pan-American Railway, the favorable conditions in regard to the progress of the line in the various Latin-American Republics being especially dwelt upon. It has therefore been deemed advisable that this important document, as presented to the Secretary of State of the United States, be translated for the benefit of such countries of the International Union as employ the Spanish language. This has accordingly been done and it is published as an "Appendix" to the present number of the BULLETIN.

INTERNATIONAL COMMISSION OF AMERICAN ARCHÆOLOGY AND ETHNOLOGY.

According to a Decree of February 19, 1904, the Government of the Republic of Peru has approved the project for the organization of an International Commission of American Archaeology and Ethnology, the creation of which was recommended by the International Conference of American States at its sessions in the capital of Mexico during the winter of 1901-2. The Peruvian Government has appointed as its representative on said Commission Hon. VOLNEY W. FOSTER, who will also serve in the same capacity on behalf of the United

States Government. Mr. FOSTER, as Delegate to the Conference in Mexico, took an active part in the measures tending to the establishment of the Commission of American Archaeology and Ethnology, and is well versed in all matters pertaining thereto.

PROGRESS OF INTERNATIONAL ARBITRATION.

LEGISLATION IN THE CONGRESS OF THE UNITED STATES IN REGARD TO THE INTERPARLIAMENTARY UNION.

In the House of Representatives of the United States on January 19, 1904, the following joint resolution was introduced; which was referred to the Committee on Foreign Affairs and ordered to be printed:

"JOINT RESOLUTION to extend the invitation of Congress to the Interparliamentary Union, and making an appropriation for the entertainment of its members.

"Whereas the Interparliamentary Union for the Promotion of International Arbitration, at its last conference at Vienna, has decided to hold its next session in the United States during the fall of this year; and

"Whereas the membership of said Union is composed exclusively of members of the parliaments and national legislative bodies of the different countries of Europe: Therefore be it

"*Resolved by the Senate and House of Representatives of the United States of America in Congress assembled,* That a cordial invitation be, and the same is hereby, extended to the members of said Union to visit the United States, and that the sum of fifty thousand dollars be, and the same is hereby, appropriated, out of any moneys in the Treasury not otherwise appropriated, for the purpose of defraying the expenses incident to the conference above referred to, to be expended under such rules and regulations as the Secretary of the Treasury may prescribe."

On January 28, 1904, this resolution was committed to the Committee of the Whole House on the state of the Union and ordered to be printed.

Mr. HERR, from the Committee on Foreign Affairs, submitted the following report:

"The Committee on Foreign Affairs, to whom was referred the resolution (H. J. Res. 82) to extend the invitation of Congress to the Interparliamentary Union and making an appropriation for the entertainment of its members, having duly considered the same, report it back and recommend its adoption."

ARGENTINE REPUBLIC.

PORT MOVEMENTS IN DECEMBER, AND CALENDAR YEAR 1903.

The following figures, published in the Buenos Ayres "*Handels-Zeitung*" (*Revista Financiera y Comercial*), indicate the commercial movement of the principal ports of the Argentine Republic for the month of December, and the calendar year, 1903, as compared with the same periods of 1902:

BUENOS AYRES.

	December, 1903.	1903.	1902.
Corn.....sacks..	1,072,636	10,688,357	7,059,611
Wheat.....do.....	373,031	6,855,512	2,171,560
Linseed.....do.....	60,072	3,550,095	2,099,137
Flour.....do.....	90,430	1,981,664	676,194
Wool.....bales..	51,787	356,233	360,562
Sheepskins.....do.....	10,380	104,187	84,242
Oxhides, dry.....number..	103,337	1,397,234	1,688,087
Oxhides, salted.....do.....	34,846	932,424	1,234,239
Horsehides, dry.....do.....	4,285	235,275	135,692
Horsehides, salted.....do.....	735	131,997	160,572
Calfskins.....do.....	24,000	191,285	136,786
Hair.....bales..	377	4,418	3,837
Various hides.....do.....	721	7,161	28,830
Flax cakes.....sacks..	40,189	166,910	180,391
Barley.....do.....		55,911	22,333
Brain.....do.....	14,045	1,513,006	1,502,074
Seeds.....do.....		287	2,195
Sweat.....do.....		95,460	30,151
Bone and bone ash.....tons.....		36,440	21,504
Horns.....number..	71	2,108	3,722
Butter.....boxes..	34,536	185,968	131,452
Ostrich plumes.....do.....			92
Quebracho.....tons.....	4,500	60,645	62,486
Do.....rolls.....	470	1,519	1,313
Quebracho extract.....sacks..	31,980	168,635	207,950
Minerals.....do.....		2,769	9,776
Intestines.....hogsheds..	174	7,050	9,874
Turnip seeds.....sacks..			25,511
Cattle.....head.....	728	34,867	24,100
Sheep.....do.....		117,805	86,472
Horses.....do.....	510	7,251	13,088
Mules.....do.....	230	21,604	1,237
Hogs.....do.....		814	602
Tallow.....pipes.....	639	21,461	33,912
Do.....hogsheds..	3,865	87,619	114,372
Jerked beef.....bales..	4,540	151,615	282,589
Frozen wethers.....number..	77,511	1,114,958	1,191,232
Conserved meat.....boxes..	11,533	119,489	57,416
Tongues.....do.....	270	27,586	14,098
Hay.....bales..	25,836	677,963	539,192
Frozen sheep.....quarters..	67,032	541,609	1,144,609
Frozen meat.....do.....	56,001	1,411,386	317,371
Various meats.....packages..	6,139	57,140	32,928
Tobacco.....bales..	1,265	17,433	28,576
Meat flour.....sacks..		7,130	7,759
Meat broth.....boxes..		311	2,021
Dry blood.....sacks..	1,965	9,144	11,224
Meat extract.....boxes..		7,295	13,199
Frozen lamb.....quarters..		50,773	54,688

SAN NICOLAS.

During the month of December, 1903, 18 steamships cleared from the port of San Nicolas, and during the calendar year 1903, 102 steamships and 6 sailing vessels sailed from the same port, as compared to 117 steamships and 1 sailing vessel during 1902. Following is the merchandise as carried during the periods under review:

	December, 1903.	1903.	1902.
Great Britain:			
Wheat	sacks.....	9,248	66,711
Corn	do.....	46,174	330,526
Linseed	do.....	11,844	130,768
Brain	do.....	2,700	60,037
Flour	do.....	1,432	.....
Wool	bales.....	366	.....
Oxhides, salted	number.....	954	.....
Quebracho extract.....	sacks.....	224	.....
Sheepskins	bales.....	183	.....
Horsehides, salted	number.....	14,582	.....
Hay	bales.....	.....	14,582
Germany:			
Wheat	sacks.....	32,542	22,486
Corn	do.....	97,714	672,031
Linseed	do.....	6,357	93,365
Wool	bales.....	352	5,263
Oxhides, salted	number.....	5,450	26,620
Brain	sacks.....	.....	6,131
Hair	bales.....	.....	10
Oxhides, dry	number.....	.....	3,619
Horsehides, salted	do.....	.....	393
Horsehides, dry	do.....	.....	1,866
Calfskins	bales.....	.....	438
Sheepskins	do.....	.....	15
Otter skins	do.....	.....	92
Belgium:			
Wheat	sacks.....	71,857	.....
Corn	do.....	18,329	263,071
Linseed	do.....	6,714	40,536
Wool	bales.....	.....	85
Hair	do.....	.....	1,092
Quebracho	do.....	.....	47
Oxhides, salted	tons.....	.....	1,284
.....	number.....	.....	1,255
Holland:			
Wheat	sacks.....	9,200	69,663
Corn	do.....	8,573	99,939
Linseed	do.....	118,230	18,712
.....	do.....	.....	15,262
Italy:			
Wheat	sacks.....	2,571	.....
Corn	do.....	2,114	76,257
Oxhides, dry	number.....	.....	10,270
Sheepskins	bales.....	.....	624
Spain:			
Corn	sacks.....	103	31,702
Oxhides, dry	number.....	2,900	16,708
Calfskins	do.....	2,948	2,900
.....	do.....	2,948	2,948
France:			
Corn	sacks.....	17,030	122,243
Linseed	do.....	7,257	50,393
Wool	bales.....	325	12,246
.....	do.....	.....	1,684
Africa:			
Corn	do.....	86,429	23,428
United States:			
Linseed	do.....	.....	82,786
Orders:			
Wheat	sacks.....	30,405	22,552
Corn	do.....	195,714	632,222
Linseed	do.....	271,297	245,052
Oxhides, dry	number.....	10,270	.....
Calfskins	do.....	5,600	.....
Sheepskins	bales.....	71	.....

BAHIA BLANCA.

Five steamships cleared from the port of Bahia Blanca during the month of December, 1903, and 80 steamships and 15 sailing vessels sailed from the same port during the calendar year 1903, as compared to 76 steamships and 1 sailing vessel during 1902. The vessels carried merchandise to the different countries as indicated:

	December, 1903.	1903.	1902.
Great Britain:			
Wheat.....sacks.....		378,888	651,245
Wool.....bales.....		1,061	187
Meat, frozen.....quarters.....		2,400	.....
Conserved meat.....boxes.....		6,100	.....
Mutton, frozen.....number.....		17,084	.....
Linseed.....sacks.....			71,458
Hay.....bales.....			485
Germany:			
Wheat.....sacks.....		76,277	93,343
Wool.....bales.....	1,370	30,275	21,154
Oxhides, dry.....number.....		1,651	500
Oxhides, salted.....do.....		11,229	30,907
Calfskins.....do.....		20	4,000
Horsehides, dry.....do.....			2,800
Horsehides, salted.....do.....			11,851
Hides, various.....do.....			40
Do.....bales.....			51
Do.....boxes.....			4
Linseed.....sacks.....			2,982
Brum.....do.....			7,382
Flax cakes.....do.....			1,892
Hair.....bales.....			1
Belgium:			
Wheat.....sacks.....		388,529	612,035
Wool.....bales.....		6,565	7,160
Linseed.....sacks.....		3,257	242
Oats.....do.....			2,071
Hair.....bales.....			5
Sheepskins.....do.....			61
Holland:			
Wheat.....sacks.....		1,071,878	609,593
Linseed.....do.....		2,561	.....
Italy:			
Corn.....do.....		3,032	77,112
Wool.....bales.....		300	.....
Linseed.....sacks.....		2,793	.....
Oxhides, dry.....number.....		8,500	.....
Sheepskins.....bales.....		178	.....
France:			
Wheat.....sacks.....	53,571	142,378	.....
Wool.....bales.....	9,605	31,140	14,242
Sheepskins.....do.....	152	152	.....
Oxhides, dry.....number.....			230
Brazil:			
Wheat.....sacks.....	12,986	648,968	752,462
Corn.....do.....			75,234
Africa:			
Wheat.....do.....		24,857	.....
United States:			
Bone and boneash.....tons.....			400
Orders:			
Wheat.....sacks.....		1,795,357	821,086
Linseed.....do.....		1,157	.....
Mutton, frozen.....number.....		5,000	.....
Do.....quarters.....		4,216	.....

NEW PORT DUES.

The general administration of the port of La Plata has issued a circular, published in the "South American Journal" of March 5, 1904, relating to the new port dues as follows:

"For steamers entering to load live stock for export or to complete cargo, 20 cents per ton registered; steamers in ballast, 15 cents; boats

in ballast or to complete, 15 cents; steamers entering to coal, besides entrance fee and time of stay, will be charged so much for quantity, 100 tons being the minimum; boats that, having paid entrance fee, leave for other Argentine ports, then return to La Plata to complete for the high seas, are not to be charged another entrance fee. For loading cereals, flour, and other produce, 20 cents per 1,000 kilometers for direct dispatch; the same for deposits, 25 cents. No charges made for thirty days on all cereal products entering the custom deposits at port; for lumber for exports, sixty days allowed. All produce destined for export that make use of the State's railway between Tolosa and Dock Central carried free of freight charges, provided certificate is presented showing said produce to have left for the high seas at the offices of the administration of the port, where the charges paid on the other end of the line will be refunded."

TRAMWAYS IN BUENOS AYRES.

The returns of the ten tramway companies in the city of Buenos Ayres for December and the year 1903, according to figures published in the "Review of the River Plate" of February 6, 1904, are as follows:

	Horse.	Electric.
Passengers carried	5,623,680	6,457,585
Kilometers run	1,855,088	1,824,570
Receipts	571,322	697,763
Length of line.....kilos.	253	230

The passenger returns for 1903 were:

	Horse.	Electric.		Horse.	Electric.
January	7,174,119	2,809,575	August	5,186,349	5,547,617
February	6,229,606	3,857,949	September	5,189,755	5,773,736
March	6,752,077	4,583,581	October	5,544,541	6,182,118
April	6,128,675	4,717,873	November	6,061,991	5,790,450
May	6,294,513	5,748,376	December	5,623,680	6,457,585
June	5,424,687	5,004,310	Total	71,048,519	61,670,749
July	5,489,143	5,197,579			

The passengers carried by the various companies were:

Name of company.	November.	December.
City of Buenos Ayres	2,560,725	2,508,658
Grand National	1,746,191	1,516,784
La Nueva	360,113	209,724
La Capital (horse)	18,710	21,788
Rural	982,026	818,858
Metropolitan	381,896	351,647
Central Argentine	12,331	15,224
Anglo-Argentine (electric)	2,941,670	3,460,367
Buenos Ayres and Belgrano (electric)	1,289,841	1,372,653
Capital (electric)	1,340,327	1,403,383
Buenos Ayres Electric	218,612	221,182

The receipts of the companies for the year were:

Name of company.	1903.	1902.	1901.
City of Buenos Ayres.....	\$2,892,251	\$3,025,775	\$3,133,482
Anglo-Argentine.....	3,678,763	2,929,560	2,919,799
Grand National.....	1,919,708	1,857,460	1,774,394
La Nueva.....	451,227	455,620	456,539
La Capital.....	1,618,607	1,553,770	1,449,873
Rural.....	1,077,679	1,019,937	801,592
Metropolitan.....	401,101	424,216	462,611
Buenos Ayres and Belgrano.....	1,871,288	1,755,561	1,702,645
Buenos Ayres Electric.....	212,159	166,875	177,971

The passenger returns for previous years have been:

Year.	Passengers.	Population.	Year.	Passengers.	Population.
1903.....	132,719,268	895,381	1898.....	105,964,631	765,744
1902.....	126,231,759	870,237	1897.....	100,061,903	738,484
1901.....	125,525,224	818,367	1896.....	92,079,331	712,065
1900.....	122,883,183	821,293	1895.....	84,991,868	677,780
1899.....	116,417,982	795,323	1894.....	76,994,213	603,012

The above figures show how the city is increasing. All the electric lines show an increase in their revenue, when compared with the previous year, and this is most marked in the case of the Anglo-Argentine, which has an increase of 25.6 per cent, in spite of the fact that all its lines were not electrically equipped until September. The Buenos Ayres and Belgrano line has an increase of 6.7 per cent, and the La Capital of 4.1 per cent. In the horse power lines the city of Buenos Ayres shows a decrease of 6.4 per cent, the returns for 1902 being also a decrease on those of 1901. The Metropolitan shows a decrease of 5.5 per cent; those of 1902 were also considerably below the 1901 returns. La Nueva shows a slight decrease. The Grand National has an increase of 3 per cent. Another point of interest is that the electric companies, though of shorter extent, are carrying more passengers, and they also run a less distance for each passenger carried.

COMMERCE AND PRODUCTION IN 1903.

The following statistics are taken from the "Bulletin of Statistics and Commerce" recently issued by the Ministry of Agriculture of the Argentine Republic as showing the commercial and industrial status of the country at the close of the calendar year 1903:

The total area of the Argentine Republic is 295,051,700 hectares, of which a very large proportion is cultivable, though in consequence of the sparse population, which amounts to a little over 5,000,000, an increase of more than 1,000,000 in seven and one-half years, only 9,120,000 hectares were actually cultivated in the season 1902-3, but this quantity shows an addition of 4,220,000 hectares since the cen-

was taken in May, 1895. Of the cultivated area, 3,695,343 hectares were devoted to wheat, 1,307,196 produced linseed, 1,801,644 maize, 1,730,163 alfalfa (lucerne), 60,012 sugar cane, 51,625 vines, 35,822 barley, 20,793 oats, 9,833 tobacco, 9,250 birdseed, 2,154 rye, 27,965 peanuts, 36,143 potatoes, 59,627 pease, beans, and lentils, 19,613 yerba mate, 10,826 mandioca, 3,533 rice, 3,390 tartago, 1,112 cotton, 84,335 hectares were planted with fruit trees, and 144,295 formed parks, gardens, etc.

The quantity of wheat produced was estimated at nearly 2,750,000 tons, of which 1,680,000 were exported, besides 71,980 tons of flour. The greatest production was in 1898-99, when it reached 2,857,000 tons, and the exportation of 1900 was nearly 1,930,000 tons, besides 51,000 tons of flour. The home consumption of wheat increases every year, and is now close upon 700,000 tons. The quantity of linseed produced was 764,000 tons, or nearly double the greatest production in any previous year; the exports aggregated 593,600 tons. The quantity of maize produced was 3,700,195 tons, the highest previous figure being 2,510,692 in 1900-1901; the exportation reached 2,100,000 tons. In the last season, 1903-4, there were planted 4,320,021 hectares of wheat and 1,487,779 hectares of linseed.

The following were the principal exports, other than grain, in the year 1903: Frozen sheep and lambs, 3,445,993; frozen beef, 84,528 tons; wool, 192,989 tons; sheepskins, 41,475 tons; hides, 57,239 tons. These figures do not vary much from those of 1902, but dried beef fell from 20,468 to 11,041 tons. The quantity of tallow exported was 39,900 tons; horsehair, 2,241 tons; butter, 5,696 tons, an increase of 1,460; quebracho and extract, 167,000 tons, a decrease of 49,000; sugar, 38,000 tons; hay, 90,000 tons.

The United Kingdom and South Africa received all the frozen meat, but France received the bulk of the wool and sheepskin exports, Germany coming next and then Belgium.

The foreign commerce of the Argentine Republic for 1903, according to official data, was as follows:

	1902.	1903.
Imports.....	\$103,039,236	\$131,206,000
Exports.....	179,486,727	220,984,524

Following is the movement of bullion during the period under review:

	1902.	1903.
Imports.....	\$8,909,086	\$26,086,184
Exports.....	3,071,311	1,196,152

914 INTERNATIONAL BUREAU OF THE AMERICAN REPUBLICS.

The foreign trade for 1903 with the various countries was as follows:

	Imports.	Exports.		Imports.	Exports.
Africa	\$62, 573	\$9, 170, 910	France	\$12, 708, 238	\$31, 291, 945
Germany	17, 069, 322	26, 812, 873	Italy	14, 702, 193	4, 238, 554
Belgium	5, 418, 872	20, 143, 012	Holland	790, 966	4, 546, 958
Bolivia	125, 458	450, 597	Paraguay	1, 059, 839	173, 904
Brazil	5, 350, 976	8, 545, 127	United Kingdom	41, 826, 719	35, 000, 922
Cuba	373, 181	164, 933	Czechoslovakia	760, 677	4, 188, 532
Chile	200, 473	1, 170, 778	Other countries	7, 927, 538	12, 832, 726
Spain	3, 574, 591	2, 035, 555	Orders		48, 387, 832
United States	16, 684, 954	8, 126, 346			

The following table shows the classification of the imports and exports in 1903 and the relative increase or decrease as compared with 1902:

	Value, 1903.	Increase or decrease.
IMPORTS.		
Live stock	\$633, 120	+ \$229, 515
Foodstuffs	11, 713, 081	+ 1, 117, 077
Tobacco and its applications	3, 711, 181	+ 481, 531
Wines, spirits, and liquors	6, 565, 058	+ 981, 509
Textile materials:		
Silk	2, 095, 560	+ 651, 288
Wool	5, 711, 896	+ 791, 470
Cotton	20, 845, 657	+ 1, 589, 977
Various	10, 839, 535	+ 3, 712, 374
Totals	39, 492, 648	+ 9, 748, 409
Oils	4, 110, 658	+ 127, 858
Chemicals and drugs	4, 491, 453	+ 796, 653
Colors and dyes	933, 855	+ 233, 924
Lumber and its applications	8, 746, 787	+ 1, 890, 011
Paper and its applications	2, 975, 391	+ 418, 372
Leather and its applications	1, 075, 020	+ 112, 359
Iron and its applications	26, 811, 523	+ 8, 928, 411
Other metals and their applications	3, 925, 342	+ 1, 191, 440
Glass and ceramic goods	11, 859, 788	+ 951, 094
Various	4, 035, 695	+ 959, 148
EXPORTS.		
Pastoral products	109, 181, 342	+ 4, 612, 203
Agricultural products	105, 251, 369	+ 37, 059, 977
Forestral products	3, 472, 708	+ 176, 500
Mineral products	397, 427	+ 67, 497
Products of the chase	657, 952	+ 60, 497
Various	2, 023, 786	+ 57, 807

The returns for the past ten years, in millions of dollars, with corresponding amount per head of the population, have been as follows:

	Total value (in mil- lions.)		Value per inhabit- ant.	
	Imports.	Exports.	Imports.	Exports.
1893	\$96.2	\$91.0	\$25.8	\$25.2
1894	92.8	101.6	24.0	26.3
1895	95.0	129.0	25.8	33.1
1896	112.1	116.8	27.4	28.6
1897	98.2	101.1	23.4	21.1
1898	107.1	133.8	25.0	31.2
1899	116.8	184.9	26.5	42.0
1900	113.1	154.6	25.1	31.2
1901	113.9	167.7	21.6	36.2
1902	103.0	179.1	21.7	37.8
1903	131.2	220.9	27.0	45.4

The customs duties produced \$43,088,099 gold and \$580,749 paper.

The value of the wool exported at the official rate of \$2.61 gold per kilogram was \$50,424,168 gold.

The number of pedigree animals imported during 1903 was 2,632, of which all but 73 came from the United Kingdom: 1,202,100 head of cattle were slaughtered for dried beef and 269,080 for preserved meat and extract.

The declared value of the agricultural machinery imported in 1903 exceeded £800,000 (\$389,600,000).

The length of the railways opened in 1903 was 18,294 kilometers, an increase of 3,832 since May, 1895. They transported 17,500,000 tons of goods.

The National Territories of Misiones and the Pampa have made considerable progress in cultivation since the last-mentioned date, the increase of cultivated area in the former being 25,800 hectares and in the latter 114,700, but Formosa, Neuquen, and Chubut show an aggregate decrease of 3,041 hectares.

BOLIVIA.

BUDGET FOR 1904.

[From the "Revista Comercial e Industrial," No. 35.]

ESTIMATED RECEIPTS.

	Bolivianos.
Customs duties on imports	3,145,000.00
Export duties	936,500.00
Fifty per cent of the import and export duties in the Aere territory, according to the <i>modus vivendi</i> of March 22, 1903, with Brazil	625,000.00
Subvention from the Treasury Department of La Paz for the construction of the Guaqui Railroad	70,000.00
Tax on liquors, wines, etc.	1,055,200.00
Sundry receipts	1,140,000.00
New receipts	270,000.00
Total receipts	7,241,700.00

DISBURSEMENTS.

Legislative Department	166,848.00
Foreign Relations and Worship	506,201.04
Home Government and Fomento	2,746,472.26
Finance and Industry	2,348,709.44
Justice and Public Instruction	195,744.00
War	2,345,119.00
Colonization	817,202.00
Total	9,126,295.74

* A boliviano = 42.4 cents American gold.

TARIFF CHANGES.*Decree of December 22, 1903.*

Sole article. The present export duty on coined silver shall be increased to 5 per cent.

Decree of December 26, 1903.

ARTICLE 1. All articles entered free of duty under the present tariff shall pay a duty of 10 per cent on the appraised value indicated in the tariff.

ART. 2. The following articles shall be exempt from all duties: 1, Mineral coal of all kinds; 2, Undressed lumber; 3, Typewriters and sewing machines; 4, Flour, with the exceptions made in the law of October 6, 1902.

ART. 3. A reduction of 10 per cent on the duty fixed by item 1488 of the tariff on unbleached, smooth, or raised "tocuyos."

ART. 4. This law shall go into effect on January 1, 1904.

Decree of December 22, 1903, prohibiting Executive Officers from taking certain action in mining matters.

ARTICLE 1. Public functionaries of the administrative order are not allowed to inquire after, solicit, or obtain adjudications and mining privileges, inorganic substances, or rubber lands, directly or indirectly, in the district in which they exercise their functions.

ART. 2. Those who violate the foregoing article shall be considered guilty of an official offense, and the concession acquired shall be void.

Decree of December 26, 1903, relating to storage in custom-houses.

ARTICLE 1. The storage charges which merchandise entering the Republic pays shall be doubled for the year 1904, this duty being of a national character.

PARCELS-POST CONVENTION WITH PERU.[From "*El Estado*," February 4, 1904.]

On July 12, 1902, the plenipotentiaries of the Republics of Bolivia and Peru celebrated at La Paz, Bolivia, a parcels-post convention, the ratifications of which were exchanged in the capital of Bolivia on December 31, 1903, sixty days after which date the convention became operative. The following is a translation of its principal clauses:

"ARTICLE 1. Under the name of parcels there may be forwarded by post between Bolivia and Peru articles in sealed packages, the weight, dimensions, and volume of which shall not exceed, respectively, 3 kilograms, 60 centimeters, and 20 cubic decimeters.

"ART. 2. The Peruvian post-office shall serve as an intermediary in the transmission of parcels between Bolivia and the countries with

which Peru has established a postal service, and vice versa, for the parcels coming from those countries destined to Bolivia. Peru shall likewise transmit the parcels exchanged between Bolivia and the countries with which the Bolivian post-office has special arrangements concerning this subject, provided always it is possible to utilize the necessary maritime or land transportation in sending the parcels to their destination, and the responsibility of the Peruvian administration being subject in all cases to the provisions of article 12 of the present convention.

"ART. 3. The postage which parcels shall pay in Bolivia when destined to Peru, and on those sent from the latter country destined to Bolivia, is subject to the provisions of their respective tariffs. The exchange of these parcels does not create accounts, and each one of the countries shall reserve to itself the entire amount of the postage which it receives.

"The postage which shall be paid in Bolivia on each parcel destined to the countries with which Peru has established a postal exchange is as follows:

"(a) From 50 centimes, or its equivalent in Bolivian money, and also as many times 50 centimes as there are postal systems intervening in the territorial transit comprised in the point or place to which the parcel is destined.

"(b) If there should be maritime transportation, the charges shall be as follows: Twenty-five centimes if the distance traveled does not exceed 500 miles; 50 centimes if over 500 miles and not in excess of 1,000 miles; 1 franc if over 1,000 miles and not in excess of 3,000 miles; 2 francs if over 3,000 miles and not exceeding 6,000 miles; and 3 francs if over 6,000 miles.

"(c) If the Panama route is used the additional charge for transit across the isthmus and maritime transportation in the Atlantic, separate from what is charged for this service in the Pacific, shall be collected.

"ART. 4. The entire postage must be paid before the parcel is forwarded.

"ART. 5. The sender of a parcel may, upon the payment of 5 cents, ask for a return receipt. This charge belongs entirely to the post-office in which the package originates.

"ART. 6. The parcels exchanged by the contracting Governments shall not be charged with any other postal duties than those specified in articles 3, 5, and 10 of the present convention and the customs duties, which must be paid by the consignees.

"ART. 7. The Peruvian post-office shall pay to Bolivia 50 centimes for each parcel which it forwards it proceeding from any other country.

"The Bolivian post-office shall pay to Peru:

"(a) Fifty centimes for each parcel forwarded to it destined to a foreign country, and as many times 50 centimes as there are countries intervening, including the country to which it is destined.

“(b) In addition there shall be collected the charges fixed in paragraphs (b) and (c) of article 3 because of maritime transit and the transit through the Isthmus of Panama when this route is used.

“ART. 8. The Bolivian post-office shall advise the Peruvian post-office concerning the agreements made with other countries, in accordance with the provisions of article 2 and other provisions of the present convention.

“The Peruvian administration shall furnish the Bolivian post-office a list of the countries who may send parcels.

“Said list shall contain the routes which the parcels must follow from the time of their entry on Peruvian territory, the number of the declarations for the custom-house, and the total expenses which Bolivia must pay for each parcel, according to its destination.

“The data composing this list shall serve as a basis for fixing the postage which the senders shall pay, according to the conditions of the intermediary transportation.

“ART. 9. The reforwarding of postal packages from one country to another because of changes in the residence of the consignees or by virtue of the parcel having been uncalled for, gives rise to the supplementary postal charges specified in article 3, which charges are payable by the consignees or senders, as the case may be, without their being liable for the payment of customs duties, special storage charges, etc.

“ART. 10. The contracting countries may or may not make a charge for delivering at the domicile, but said charge shall not exceed 5 cents, and shall be paid by the consignee at the time of receiving the parcel.

“ART. 11. It is forbidden to send parcels that contain articles whose admission is not authorized by the laws or regulations of the custom-house, or other objects or letters or notes in the nature of epistolary correspondence, but it is permitted to inclose in the parcels an open bill simply enumerating the articles which make up the parcels.

“In case of the violation of this last provision, the receiving office shall impose a fine on the sheet which has been included in the parcel, by double the value of the postage which corresponds to it.

“Between Bolivia and Peru the exchange of parcels with this class of contents shall be permitted, with the exception of stamped silver, while the law prohibiting the importation of the latter into Peru remains in force, but in case of loss neither the sender nor the receiver shall have a right to any other compensation than that provided for in the following article.

“ART. 12. Except in case of unavoidable circumstances, if a parcel is lost or damaged, the sender, or in his absence the receiver, has the right to compensation for the true value of the loss or damage, without

the amount of the compensation exceeding 10 pesos of the currency of the country in which the payment is made.

"If the parcel should originate in the country, or be intended for another country not a party to the agreement, the maximum compensation shall be 24 francs, the sender having the right to receive the charges for the shipment.

"The duty of paying the compensation belongs to the remitting office, but the latter reserves the right of recouping from the Administration in whose territory the loss occurred.

"The payment of compensation by the remitting office shall be made as soon as possible, and at latest within a year from the date of the claim. The responsible post-office is obliged to repay promptly the remitting post-office the compensation covered by the latter.

"No claim shall be considered that has not been presented within the period of one year, counting from the date of the deposit of the parcel in the post-office.

"The responsibility of the administrations ends when the packages are delivered to their respective owners.

"ART. 13. The internal laws of each country are applicable in all cases not covered by the present convention.

"ART. 14. The post-office departments of Bolivia and Peru shall name the offices that are to take charge of the exchange of parcels, and shall adopt all the measures of detail and order that may be necessary in order to insure regularity in the service.

"ART. 15. The present convention shall become effective sixty days after its adoption and shall cease to be binding one year after one of the contracting parties advises the other contracting party of its annulment; but should extraordinary causes arise, the nature of which justify its abrogation, the parcels-post service may be temporarily suspended by giving, by telegraph, if necessary, immediate notification.

"REGULATIONS GOVERNING THE EXCHANGE OF PARCELS BETWEEN
BOLIVIA AND PERU.

"ARTICLE I. The exchange of parcels between Bolivia and Peru shall be made via Mollendo y Puno, the expenses of conduction to Puerto Perez being for account of each of the sending post-offices.

"ART. II. Parcels exceeding in volume, weight, and dimensions the limits established in the articles referring to this subject; parcels that require special care, such as plants in baskets, boxes and cages containing live animals, etc.; parcels containing explosive or inflammable substances, and in general all objects of a dangerous character are unmailable.

"The contracting Governments shall furnish each other, in due course, with a catalogue or list of the other articles which, because of

the customs regulations or other laws, are not permitted to be imported into the respective countries.

"ART. III. In order to be mailable each parcel must be in accordance with the following requisites:

"1. Bear the exact address of the consignee. Addresses written in pencil shall not be received.

"2. Be wrapped in such a manner as to be able to stand horseback transportation and sufficiently preserve the contents of the parcel. The packing shall be such as to prevent injury or damage to the contents of the parcel without leaving clear traces of apparent bad treatment.

"3. Be sealed with the stamp or special mark of the shipper.

"Liquids or oily substances easily converted into a liquid state shall be forwarded in double receptacles. Between the first (bottle, flask, etc.) and the second (metal box or box of hard wood) there shall be left a space which shall be filled with sawdust, bran, or other absorbing substance.

"ART. IV. Each parcel shall be accompanied by a shipping invoice and the number of the customs declarations which both contracting parties shall indicate.

"These documents shall be in conformity with the attached Forms D and C, and shall be written in French, or bear an interlineal translation of that language, whenever they relate to parcels that are not destined to Bolivia or Peru.

"One invoice may be used for as many as three parcels when forwarded by the same sender, and are directed to the same person.

"The contracting Governments are exempt from all responsibility with respect to the correctness of the customs declarations.

"ART. V. The parcels as well as the invoices shall have attached to them a tag in conformity with Model D, with the number of the register and the name of the office where the parcel originated.

"The invoice must also be stamped on the side containing the address with a seal indicating the date and place where the parcel was deposited.

"The postage stamps must be attached to the invoice or waybill.

"ART. VI. The exchange offices shall be La Paz in Bolivia and Lima and Arequipa in Peru.

"The transportation shall be made by placing the parcels in closed and sealed sacks, boxes, or baskets, which must be returned to the office of the shipper by the next post which leaves after the receipt of the same.

"ART. VII. The parcels shall be recorded in the waybills in conformity with Model F attached hereto, with all the details indicated therein. The numeration shall be renewed at the beginning of each year.

"The dispatch notes, the customs declarations, and the advices of receipt shall be attached to the way-bills.

"ART. VIII. Whenever a return receipt is requested, the receiving office shall place, in a visible part of the covering of the parcel, a card or stamp with the initials A. R. (Return receipt required.)

"The return receipts shall be made by the offices of destination and shall be signed by the consignees, and shall be forwarded through the exchange offices to the offices where they originated, in order that they may be delivered to the senders.

"ART. IX. The destination exchange offices, on receiving the parcels, shall examine them for the purpose of seeing if there are any apparent irregularities in their external state or condition, in compliance with the prescribed formalities, and shall check the weight of the packages indicated in the respective dispatch notices.

"The certification of the loss of an article, or of any alteration or irregularity sufficient to render the respective post-office responsible, shall be made by means of a certificate, which shall be forwarded to the central postal administration under the receiving exchange office, accompanied with the covering, twine, and seals of the package. A duplicate of this certificate shall be sent at the same time by registered mail to the central postal administration belonging to the central exchange office of the sender, separate from the dispatch verification notice, which must be forwarded without delay to the last-named office (Model C).

"Without prejudice to the compliance of the provisions contained in the foregoing article, the receiving exchange office of a defectively packed or damaged parcel shall forward the same after packing it anew, preserving as far as possible the original packing. In this case the weight of the parcel must be taken before and after the new packing.

"Differences of little importance, concerning the volume, dimensions, or weight, shall be noted only by means of a dispatch verification notice.

"ART. X. Postal parcels which are not for Bolivia, and which are sent by mistake to the Bolivian exchange offices, shall be returned by the latter by first mail to the offices of the sender, accompanying them with a dispatch verification notice, and previously crossing out, by a line made with ink, the corresponding credits contained in the waybill of the remitting exchange office.

"When parcels are uncalled for the senders must be consulted concerning their disposal. Communications concerning this matter shall be exchanged between the two central postal administrations.

"Nevertheless, objects of a perishable nature or which are liable to decompose shall be sold without previous notice and without any judicial formality, in favor of the interested party, and the necessary record of the sale shall be made.

"Postal packages shall be returned to the offices where they originated if no answer is received within a period of six months, counted from the date of the sending of the advice.

"The parcels returned to the offices of origin shall be recorded in the waybill under the caption 'rebut' (uncalled for), written in the column set aside for observations.

"Requests for withdrawal and change of address of postal parcels shall be made in accordance with the provisions of Article XXIX of the Regulations of the Convention of Washington.

"ART. XI. Each exchange office shall render monthly a statement in accordance with Form J, in which there shall be specified, for and against, the amount of each waybill received from other post-offices.

"These statements shall be recapitulated at once by the central Administration in an account like Form K.

"This account, accompanied by the waybills received and the dispatch verifications, if any, shall be submitted to the examination and approval of the other central postal administration, in the course of the month following that to which the account refers. After verification and acceptance of either of the parties, the monthly accounts shall be recapitulated in a quarterly publication by the postal administration having a credit balance; the difference resulting from the balancing of the account of the two post-offices shall be paid by the debtor before the expiration of the following quarter, by means of drafts drawn on the capital or other commercial center of the country which has the credit balance.

"ART. XII. The present regulations shall become effective the day on which the convention takes effect, and shall have the same duration as the latter."

BRAZIL.

CUSTOMS REVENUES IN JANUARY, 1904.

During January, 1904, the revenues collected by the custom-house at Rio de Janeiro were as follows:

[The milreis is equivalent to 24 cents in United States money.]

	Gold.	Paper.
	<i>Milreis.</i>	<i>Milreis.</i>
On importations.....	979,180	3,911,526
Light-house dues.....	7,177	.....
Dock dues.....	5,829	92
Additional.....	.....	7,173
Interior.....	.....	27,914
Consumption tax.....	.....	295,505
Extraordinary.....	.....	2,084
Revenue for special application.....	.....	6,925
5 per cent gold on import duty for consumption.....	214,795	.....
14 per cent gold on value of importation.....	223,454	.....
Revenue on deposits.....	.....	31,722
Total.....	1,461,107	4,301,961

PORT MOVEMENTS IN JANUARY, 1904.

The exports from the port of Pernambuco for the month of January, 1904, were as follows:

Articles.	Quantity.	Articles.	Quantity.
Carnauba wax.....bags..	1,525	Sugar.....kilos..	15,721,584
Mandioca flour.....do..	915	Cotton.....bags..	7,545
Rubber.....barrels..	1	Do.....bales..	5,602
Do.....bales..	69	Do.....kilos..	1,686,300
Textiles.....do..	171	Rum.....pipes..	354
Corn.....bags..	3,635	Do.....quintos..	2,152
Skins.....bales..	573	Alcohol.....pipes..	685
Castor-oil seed.....bags..	1,403	Do.....quintos..	80
Coffee.....do..	1,622	Honey.....pipes..	1
Oil.....boxes..	227	Cotton seed.....number..	12,593
Beans.....bags..	775	Hides.....do..	1,650
Sugar.....do..	212,624	Sole leather.....do..	200
Do.....barrels..	2,402		

During the month of January, 1904, 59 steamers and 10 sailing vessels entered the port of Pernambuco, and 62 vessels and 15 sailing vessels cleared the same.

IMPORTS AT THE PORT OF SANTOS IN 1903.

[Value in milreís.]

Articles.	Subject to duty.	Free of duty.
Live and stuffed animals.....	127,239	3,410
Hair, feathers, etc.....	286,706	
Hides and skins.....	928,248	
Meat, fish, and animal products.....	4,191,835	1,783
Ivory, mother-of-pearl, tortoise shell, etc.....	130,752	
Fruits.....	540,124	
Cereals and vegetables.....	28,361,186	
Plants, seeds, roots, barks, etc.....	3,545,814	25,767
Vegetable juices, alcoholic beverages, etc.....	10,849,135	
Perfumery, dyestuffs, etc.....	2,549,940	16,736
Chemical and pharmaceutical products.....	1,942,091	30,037
Lumber.....	496,703	80,057
Cane, bamboo, etc.....	36,045	
Straw, pita, piassava, and other fibers.....	283,523	
Cotton.....	7,339,000	
Wool.....	2,285,154	
Linen.....	3,216,027	5,051
Silk.....	670,338	40
Paper and its applications.....	1,571,684	1,582
Stones and minerals.....	1,458,108	2,667,432
Porcelain and glass.....	1,097,566	
Gold, silver, and platinum.....	22,687	
Copper and its alloys.....	887,271	1,650
Lead, tin, zinc, and their alloys.....	192,896	338
Iron and steel.....	5,894,131	319,059
Metalloids and other metals.....	36,060	1,262
Ammunition and war supplies.....	199,566	
Artillery.....	457,023	
Jewelry.....	75,397	
Vehicles.....	1,154,788	962,422
Mathematical, chemical, and optical instruments.....	623,537	22,023
Surgical and dental instruments.....	221,500	20,310
Musical instruments.....	198,228	
Machinery, tools, etc.....	4,408,557	249,766
Miscellaneous articles.....	621,081	63,154
Preliminary.....	254,785	116,403
Total.....	87,016,080	3,999,982

COFFEE MARKET IN JANUARY, 1904.

According to the "Boletim da Associação Commercial" of Santos, the coffee movement for the month of January, 1904, as compared with the same month in 1903, was as follows:

	Rio de Janeiro.		Santos.	
	1904.	1903.	1904.	1903.
Entries.....	<i>Bags.</i> 238,440	<i>Bags.</i> 229,321	<i>Bags.</i> 231,304	<i>Bags.</i> 542,804
Shipments.....	291,881	289,857	394,486	681,205
Sales.....	248,000	255,000	410,000	648,000
Daily average entries.....	7,691	7,397	7,461	17,510
Daily average shipments.....	9,388	12,870	12,725	21,974
Entries from July 1.....	3,007,160	2,648,735	5,430,585	6,216,538
Shipments from July 1.....	3,026,150	2,932,608	5,049,023	5,859,468
Stock on hand January 31.....	621,449	532,372	993,856	1,198,646

Exports of coffee from Santos in January, 1904.

	Bags.		Bags.
New York.....	282,488	Marseille.....	50
Hamburg.....	27,929	Naples.....	16
New Orleans.....	25,870	Fiume.....	6
Trieste.....	15,750	Leixões.....	1
Rotterdam.....	12,175		
Antwerp.....	8,476	Total.....	391,826
Havre.....	5,979	Coastwise:	
Buenos Ayres.....	5,953	Rio de Janeiro.....	2,611
London.....	5,460	Porto Alegre.....	49
Genoa.....	1,559		
Lisbon.....	114	General total.....	394,486

COFFEE MARKET IN FEBRUARY, 1904.

The following figures, taken from the "Boletim da Associação Commercial," of Santos, show the coffee movement at the ports of Rio de Janeiro and Santos for the month of February, 1904, as compared with the same month of 1903:

	Rio de Janeiro.		Santos.	
	1904.	1903.	1904.	1903.
Entries.....	<i>Bags.</i> 252,477	<i>Bags.</i> 243,086	<i>Bags.</i> 195,578	<i>Bags.</i> 444,087
Sales.....	107,000	254,000	205,000	562,000
Shipments.....	220,812	271,612	273,379	687,348
On hand Feb. 29.....	687,714	498,846	998,952	936,740
Daily average entries.....	10,085	8,681	6,744	15,881
Daily average shipments.....	8,144	8,468	9,426	21,544
Entries from July 1.....	3,294,640	2,891,821	5,626,163	6,661,225
Shipments from July 1.....	3,262,327	3,169,632	5,322,402	6,546,716

Exports of coffee from Santos in February, 1904.

	Bags.		Bags.
New York	131,285	Montevideo	52
New Orleans	59,565	Valencia	50
Hamburg	22,594	Bordeaux	50
Havre (at option)	17,202	Marseille	20
London	14,500	Naples	8
Rotterdam	12,500	Leixões	3
Buenos Ayres	3,225	Total	271,554
Antwerp	2,787	Coastwise:	
Trieste	2,000	Rio de Janeiro	1,763
Barcelona	1,532	Paranagua	50
Malaga	1,500	Maceió	10
Bremen	1,000	Porto Alegre	2
Genoa	930	Total	273,379
Cadiz	501		
Santander	125		
Coruna	125		

STATISTICS OF EXCHANGE, COFFEE AND RUBBER IN 1903.

The "Brazilian Review" states that during the year 1903, from an exchange point of view, the financial status of Brazil was almost perfect. Changes in currency values, though frequent, were reduced to narrower limits than ever.

The following table shows the monthly movement of the seven great staples—namely, cotton, rubber, tobacco, herva matte, hides, sugar, and coffee—that constitute 90 per cent of the exports of Brazil during the last three years:

	1901.	1902.	1903.
January	£2,231,458	£3,109,158	£2,892,962
February	2,650,773	2,739,743	3,257,810
March	3,750,878	2,971,026	2,771,001
April	2,654,111	2,291,017	2,052,026
May	2,412,566	2,458,779	2,018,729
June	2,028,183	1,805,439	1,862,160
July	2,116,853	2,493,374	2,286,371
August	3,106,819	2,573,634	2,368,013
September	3,421,956	2,932,704	3,121,188
October	4,857,611	3,573,972	3,069,344
November	4,392,891	2,811,013	2,979,280
December	4,325,070	33,131,927	3,484,657
Total	32,909,149	32,894,766	32,543,554

The average monthly values from these sources in 1901 was £3,159,095; in 1902 it was £2,741,230; in 1903 it amounted to £2,711,963.

Export values, though varying considerably from month to month, have for the three years' period scarcely changed, and the average of exchange has been maintained almost without alteration. In 1901 the value of exports was £40,000,000 and exchange averaged 11 17-64d., in 1902 the value of exports declined to £36,000,000, but exchange

improved 9-32d., whilst in 1903 the value of exports is estimated at £37,000,000, and exchange was almost unaltered.

The volume of the currency was practically unaltered. On January 1, 1902, it stood at 680,451,000\$ and at 675,028,000\$ in 1903.

Imports have increased steadily from £22,000,000 in 1901 to £23,000,000 in 1902, and approximately £24,000,000 in 1903, whilst fixed Government payments have been increased by the remittances on account of the rescission and the new sterling loan.

The course of prices of three, at least, of the seven great staples was most irregular and almost abnormal. Commencing in January with a slight improvement, that lasted until March, coffee prices fell again in response to heavy early entries of the new crop, and reached the record quotations for No. 7 spot in June. Currency prices more than kept pace, and rose 60 per cent, against 42 per cent for sterling, whilst shipments fell off, and thus prevented full advantage of the rise from being enjoyed.

The average price for Rio No. 7 during the first half of 1903 was 5.29 cents and 4\$265, but rose during the second half to 5.72 cents and 4\$509, giving an average for the year of 5.50 cents and 4\$387, as against 5.61 cents and 4\$501 in 1902, and 6.47 cents and 5\$237 in 1901.

The course of rubber prices, owing to similar speculative elements, was even more irregular than that of coffee. The improvement that commenced in June, 1902, with a slight setback in February, continued uninterrupted up to September, 1903, when prices reached the highest point since 1900, only 1½d. per pound below this record. The average price of rubber in 1903 showed an advance of over 23 per cent on that of 1902, though still below that of 1900.

TRADE STATISTICS FOR 1902.

According to statistics of the foreign trade of Brazil in 1902, recently published, the total value of the imports for that year was 206,928,160 milreis (gold), while the exports amounted to 323,892,546 milreis, leaving a trade balance in favor of Brazil of 116,964,486 milreis.

Of the total imports, 28.14 per cent were received from England; 12.25 per cent from the United States; 11.43 per cent from Germany; France, 8.95 per cent; Argentina, 8.95 per cent; Portugal, 6.92 per cent; the British Possessions, 6.21 per cent; Uruguay, 5.28 per cent; Italy, 3.66 per cent; Belgium, 2.36 per cent, and Austria, 1.86 per cent; 43.81 per cent of the total imports entered through the Port of Rio de Janeiro; Santos received 19.34 per cent of the total; Pernambuco, 7.79 per cent; Pará 7.22 per cent; Rio Grande do Sul, 6.53 per cent; Bahia, 6.38 per cent; Amazonas, 2.98 per cent, and Ceará, 1 per cent.

The following table gives the principal articles imported and their values in milreis (gold):

Coal	12, 238, 900	Machinery and tools	3, 946, 218
Wines	11, 819, 472	White goods	3, 495, 030
Dried meat	11, 149, 313	Cassimeres, flannels, alpacas, muslins, etc	3, 371, 740
Flour	10, 563, 838	Jute and hemp	3, 674, 633
Wheat	8, 863, 089	Butter	3, 034, 047
Pounds sterling	8, 353, 607	Lard	2, 259, 264
Rice	8, 138, 546	Agricultural machinery	2, 137, 858
Cotton prints	6, 926, 140	Rails and railway accessories	2, 615, 846
Codfish	6, 261, 189	Prepared skins and hides	2, 865, 218
Colored cloths	6, 204, 060	Cotton thread	2, 280, 873
Kerosene, petroleum, gaso- line	4, 416, 126		
Chemical and pharmaceutical products	3, 957, 720		

The following countries received the bulk of the exports: The United States, 37 per cent of the total; England, 17.33 per cent; Germany, 15.81 per cent; France, 10.41 per cent; Holland, 4.90 per cent; Argentina, Austria, and Belgium, 3 per cent; Uruguay, 2 per cent.

The principal articles exported were the following:

	Milreis (gold).	Milreis (gold).	
Coffee	180, 686, 308	Salted hides	6, 292, 337
Rubber	63, 247, 877	Tanned hides	3, 623, 210
Cotton	10, 701, 325	Goat skins	3, 245, 197
Tobacco	10, 715, 000	Gold in bars	3, 846, 324
Cacao	9, 084, 238	Manganese	1, 966, 798
Herva matte	9, 639, 490	Chestnuts	1, 438, 338
Brown sugar	8, 030, 750	Rubber (manicoba)	1, 177, 481

COTTON MILLS.

In the "Brazilian Review" for February 2, 1904, it is stated that, according to returns published in São Paulo, there are 143 cotton mills in Brazil, of which 75 both spin and weave and 68 are for weaving only. The 18 mills in the State of São Paulo represent a capital of \$20,000,000 and run 55,406 spindles, which use 7,160 tons of cotton per annum, with a production of 34,270,000 lineal meters of textiles, the cost of which is estimated at \$4,463,000, or an average of 130 *reis* per meter.

The largest mill is provided with 16,000 spindles and 426 looms. It employs 450 hands, consumes 720 tons of raw cotton, and turns out 4,500,000 meters of finished cloth, at the cost of \$288,000 per annum, or 55 *reis* per meter. There seems to be great differences between the cost of manufactures by different mills, as for the next largest mill, with 10,000 spindles and 400 looms, the cost is 133 *reis* per meter. The consumption tax is 20 *reis* per meter of dyed and 10 *reis* for unbleached material. Most of the output is of the unbleached variety. Cotton grows well in the State, and at one time was an important article of export, but has been lately neglected for coffee.

RESTORATION OF THE MODUS VIVENDI WITH FRANCE.

The "*Diario do Governo*" for January 20, 1904, contains the text of an exchange of notes between the French and Brazilian Governments, dated January 11, 1904, by which the *modus vivendi* of 1900 between the two countries, which was denounced on June 15, 1903, is reestablished. The renewed *modus vivendi* is not to terminate until one year after it has been denounced by either of the contracting parties, this constituting the only modification of the former agreement.

THE NATIONAL DEBT.

The national debt of Brazil up to June 30, 1903, according to figures published in the "*Brazilian Review*," was as follows:

Foreign funded debt.

	1902.	1903.
1883 4½ per cent	£3,267,000	£3,267,000
1888 4½ per cent	4,825,300	4,825,000
1889 4 per cent	18,388,200	18,388,200
1893 5 per cent	7,351,000	7,351,000
W. Minas 5 per cent	3,388,100	3,388,100
Funding 5 per cent	8,613,717	8,613,717
Rescission 4 per cent	4,009,760	14,605,680
Port works 5 per cent		5,500,000
Total	49,881,677	65,917,297

In 1898, previous to the issue of the funding loan, the foreign debt stood at only £37,198,200. Since then it has been increased by £28,719,397, of which £14,113,717 on account of new loans and £14,605,680 by purchase of railways and rescission of their guarantees. If strictly carried out, both amortisation and interest on the rescission bonds will be effected without any necessary addition to taxation out of the sum previously provided for payment of guaranteed interest; and should not therefore be regarded as an addition to the debt, but merely as a conversion of one kind of debt into another.

The internal funded debt.

[Brought up to March 31.]

	1902.	1903.
<i>Payable in gold.</i>		
1898 6 percents	Milreis. 6,710,000	Milreis. 6,710,000
1879 4½ percents (quoted in London and usually included in the foreign debt)	20,549,000	20,549,000
Total	27,259,000	27,259,000
<i>Payable in currency.</i>		
5 per cent perpetual annuities (apolicies)	481,427,000	481,427,000
4 per cent perpetual annuities	119,600	119,600
5 per cent national loan, 1897	59,557,000	53,557,000
Sundry inscribed debts previous to 1897	306,937	306,937
Total	543,410,537	537,410,537

There were no issues of internal bonds during 1902; on the contrary, bonds to the value of 6,443,000 milreis of the 1897 loan were bought in for amortisation.

Floating debt.

[Brought up to January 1.]

	1902.	1903.
	<i>Milreis.</i>	<i>Milreis.</i>
Treasury bills.....	17,500	17,500
Savings bank deposits (Caja Economica), Dec. 31.....	120,031,364	132,562,473
Monte de Piedad deposits, Dec. 31.....	175,645	122,798
Sundry deposits, Mar. 31.....	46,859,403	47,706,034
Total.....	167,082,912	180,408,805

During 1902 there was an increase of 12,531,109 milreis in savings bank deposits, which, in accordance with the law of 1901, ought to have been employed in purchase of the funded debt. This, however, seems to have been only partially carried out, the only apparent reduction being that of 6,443,000 milreis in the 1897 internal issue.

Paper money in circulation.

	Milreis.
January 1, 1902.....	680,451,058
January 1, 1903.....	675,495,607

The paper money in circulation has been reduced 4,955,452 milreis.

Including the paper money in circulation, and all funded, inscribed, and floating debts, obligations dischargeable in currency amounted on March 31 last to 1,393,314,949 milreis, as against 1,390,945,557 milreis in 1902, an increase of 2,369,392 milreis at 12d. exchange, equivalent to about £119,000.

Summing up the general results of operations during the interval, March, 1902, to June, and reducing the currency to its sterling equivalent at the current rate of 12d. per milreis, the national debt, inclusive of the rescission issue, stands as follows:

	1902.	1903.
Foreign debt.....	£49,881,677	£65,917,297
Internal gold.....	3,066,254	3,066,254
Internal funded currency.....	27,170,520	26,870,527
Floating debt.....	8,354,195	9,020,440
Total floating and funded, gold and paper.....	88,472,646	104,874,518
Paper money in circulation.....	34,022,503	33,774,780
Total of all kinds.....	122,495,149	138,649,298

Of the total increase of £16,154,149, part, amounting to £10,535,920, arises from the commutation of guarantees and is nominal. Allowing for that, the net increase of the national debt in 1902-3 is only £5,618,229.

Taking population at 15,000,000, the coefficient "per capita," exclusive of liability for the paper money, is £6 19s., or about \$35 "per

capita," as against £5 18s. or \$29.50 last year. Inclusive of the paper money it is now £9 5s., as against only £8 3s. last year.

In 1901 the realized revenue was 41,000,000 *milreis* gold and 258,000,000 *milreis* currency, equivalent (taking paper at 12d. per *milreis*) to £17,506,000, or \$88,530,000, of which, inclusive of liability for paper money, the debt represents a multiple of 7.9, and exclusive, that of 5.8; i. e., in less than six years the whole funded and floating debt could be paid off with current revenue, and in less than eight years the paper money in circulation as well, supposing exchange did not rise meanwhile.

The public debt of the world is shown in the following table, the figures being taken from the Canadian Yearbook:

	Amount.	Per capita.	Multiples of revenue.
Canada.....	\$271,829,000	\$49.81	4.68
Australia.....	1,030,173,917	271.88	7.65
New Zealand.....	257,770,042	327.26	8.67
Argentina ^a	509,601,411	128.85	8.04
Chile ^a	113,240,000	36.41	2.62
Mexico.....	168,771,428	13.36	2.60
United States ^a	960,457,241	12.27	.....
United States ^b	2,158,610,440	12.27	3.16
Uruguay.....	124,374,189	148.06	3.49
Venezuela.....	37,725,811	14.51	6.83
Brazil ^a	524,374,565	35.00	5.80
Brazil ^b	693,240,405	46.25	7.90

^a Exclusive of Government issues of paper money.

^b Inclusive of Government issues of paper money.

"Per capita," the Brazilian coefficient comes third on the list, only those for United States, Venezuela, and Mexico being lower.

COLOMBIA.

TARIFF MODIFICATIONS.

Law No. 47 of October 30, 1903, to arrest the operation of Decrees Nos. 200 and 224 of 1903 in the Tumaco and Ipiules custom-houses, and to revive various enactments.

[*"Diario oficial"* No. 11934, of November 3, 1903.]

ARTICLE I.—Decrees Nos. 200 and 224 shall cease to be operative in the Tumaco and Ipiales custom-houses, and shall be superseded by law No. 36 of 1886, as well as by laws Nos. 10 and 129 of 1888 and No. 21 of 1890, which shall reenter into force in the custom-houses aforesaid.

Paragraph. The duties chargeable under the said laws on importation and exportation of goods shall be paid in Colombian silver money of a fineness of 0.666.

ART. 2. Goods lying in the Tunnaco and Ipiales customs warehouses on a date when doubts arose as to the amount of duty leviable thereon, shall be cleared in accordance with the present law.

ART. 3. It is hereby declared that decree No. 200 of 1903 merely established duties amounting to double the rates imposed prior to October 18, 1899, with the abatements provided by prior laws, and that above-mentioned decree entered into force in each custom-house on the day when it came to its knowledge.

ART. 4. In future, the port of Tunnaco shall be open not only for customs operations, but is further authorized for the bonding of merchandise.

CUBA.

LEASE OF COALING OR NAVAL STATIONS TO THE UNITED STATES.

Signed at Havana, July 2, 1903.

Approved by the President, October 2, 1903.

Ratified by the President of Cuba, August, 17, 1903.

Ratifications exchanged at Washington, October 6, 1903.

The United States of America and the Republic of Cuba, being desirous to conclude the conditions of the lease of areas of land and water for the establishment of naval or coaling stations in Guantanamo and Bahia Honda the Republic of Cuba made to the United States by the Agreement of February 16 23, 1903, in fulfillment of the provisions of Article Seven of the Constitutional Appendix of the Republic of Cuba, have appointed their Plenipotentiaries to that end.

The President of the United States of America, HERBERT G. SQUIERS, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary in Havana,

All the President of the Republic of Cuba, JOSÉ M. GARCIA MONTES, Secretary of Finance, and acting Secretary of State and Justice, who, after communicating to each other their respective full powers, found to be in due form, have agreed upon the following Articles:

ARTICLE I.

The United States of America agrees and covenants to pay to the Republic of Cuba the annual sum of two thousand dollars, in gold coin of the United States, as long as the former shall occupy and use said areas of land by virtue of said Agreement.

All private lands and other real property within said areas shall be acquired forthwith by the Republic of Cuba.

The United States of America agrees to furnish to the Republic of Cuba the sums necessary for the purchase of said private lands and

properties and such sums shall be accepted by the Republic of Cuba as advance payment on account of rental due by virtue of said Agreement.

ARTICLE II.

The said areas shall be surveyed and their boundaries distinctly marked by permanent fences or inclosures.

The expenses of construction and maintenance of such fences or inclosures shall be borne by the United States.

ARTICLE III.

The United States of America agrees that no person, partnership, or corporation shall be permitted to establish or maintain a commercial, industrial or other enterprise within said areas.

ARTICLE IV.

Fugitives from justice charged with crimes or misdemeanors amenable to Cuban law, taking refuge within said areas, shall be delivered up by the United States authorities on demand by duly authorized Cuban authorities.

On the other hand the Republic of Cuba agrees that fugitives from justice charged with crimes or misdemeanors amenable to the United States law, committed within said areas, taking refuge in Cuban territory, shall on demand, be delivered up to duly authorized United States authorities.

ARTICLE V.

Materials of all kinds, merchandise, stores and munitions of war imported into said areas for exclusive use and consumption therein, shall not be subject to payment of customs duties nor any other fees or charges and the vessels which may carry same shall not be subject to payment of port, tonnage, anchorage or other fees, except in case said vessels shall be discharged without the limits of said areas; and said vessels shall not be discharged without the limits of said areas otherwise than through a regular port of entry of the Republic of Cuba when both cargo and vessel shall be subject to all Cuban Customs laws and regulations and payment of corresponding duties and fees.

It is further agreed that such materials, merchandise, stores and munitions of war shall not be transported from said areas into Cuban territory.

ARTICLE VI.

Except as provided in the preceding Article vessels entering into or departing from the Bays of Guantanamo and Bahia Honda within the limits of Cuban territory shall be subject exclusively to Cuban laws

and authorities and orders emanating from the latter in all that respects port police, Customs or Health, and authorities of the United States shall place no obstacle in the way of entrance and departure of said vessels except in case of a state of war.

ARTICLE VII.

This lease shall be ratified and the ratifications shall be exchanged in the City of Washington within seven months from this date.

In witness whereof, We, the respective Plenipotentiaries, have signed this lease and heremto affix our Seals.

Done at Havana, in duplicate in English and Spanish this second day of July nineteen hundred and three.

[SEAL.]

H. G. SQUIERS.

[SEAL.]

JOSÉ M. GARCÍA MONTES.

I, THEODORE ROOSEVELT, President of the United States of America, having seen and considered the foregoing lease, do hereby approve the same, by virtue of the authority conferred by the seventh of the provisions defining the relations which are to exist between the United States and Cuba, contained in the Act of Congress approved March 2, 1901, entitled "An Act making appropriation for the support of the Army for the fiscal year ending June 30, 1902."

WASHINGTON, *October 2, 1903.*

THEODORE ROOSEVELT.

FINANCIAL STATEMENT FOR FEBRUARY.

Following is a statement of receipts and disbursements of the general treasury of Cuba during the month of February, 1904:

Cash on January 31, 1904		\$4,401,223.24
Receipts:		
Custom dues	\$1,240,063.89	
Postal dues	73,459.90	
Interior taxes	61,717.16	
Other taxes	4,237.75	
Consular receipts	21,046.94	
Reimbursements	1,838.93	
Correctional courts	342.30	
Internal revenue	186,506.47	
		<hr/>
		1,589,213.34
		<hr/>
Payments in December		5,990,436.58
		<hr/>
		1,772,373.58
		<hr/>
Cash for March, 1904		4,218,063.00

Havana, March 1, 1904.

J. M. GARCIA MONTES,
Secretary of Finance.

GUATEMALA.

MESSAGE OF PRESIDENT CABRERA.

On March 1, 1904, President CABRERA delivered an interesting message to the Guatemalan Congress, of which the following is : résumé:

After referring to the satisfactory conditions of the domestic relations of the country, the Chief Executive devotes a considerable portion of his message to the foreign relations of the Republic, and manifests that the foreign relations of Guatemala with the sovereignties of Europe and America, and especially with the neighboring republics of Central America, continue amicable and of the most friendly nature.

On November 2, 1903, a convention of peace, friendship, and compulsory arbitration was celebrated at San Salvador between Guatemala, Honduras, Nicaragua, and Salvador, embodying in the main the principles contained in the arbitration treaty celebrated in Mexico by the second international conference of American States.

The most perfect harmony and good will exists between Guatemala, Mexico, and the United States. Claims made by the citizens of these two nations against Guatemala have always been settled satisfactorily, without in any way prejudicing the friendship of the nations in question or the interest of the claimants.

The Government of Guatemala has been invited to participate in a number of congresses and expositions of an international nature, among which may be mentioned the Medical Congress of Buenos Ayres, the Railway Congress of Washington, the St. Louis Exposition, at St. Louis, Missouri, and the exposition at Portland, Oregon.

Concerning the finances of the country, the President states that the receipts for the year amounted to \$17,586,884.70, or \$2,484,384.70 in excess of the amount estimated in the budget.

The expenses of the administration aggregated \$17,036,938.46 in national money, and \$429,870.74 in gold, and the amount estimated in the budget was \$15,096,645.84.

During the six years that the present administration has been in power the Government has disbursed \$3,681,419.14 gold, and \$75,592,461.73 national money, of which \$2,513,152.56 gold, and \$12,691,644.01 national money, were for obligations contracted prior to 1898, the time at which the present executive entered office.

During the years 1896 and 1897 the value of the imports exceeded the value of the exports, but in 1898 the conditions were reversed, and in 1903 the value of the exports exceeded the value of the imports by \$20,932,515.66 gold.

On October 31, 1903, the Government took over the Northern Railway, the contract of the Central American Company having been rescinded, due to the noncompliance of the conditions of the concession, and at the present time this railway is being operated by the Government, although it may be restored to the Central American Company at some future time, should that company fulfill certain conditions and should the Government so elect.

A contract has been made with an American company for the construction of a railway line, within a period of three years, between Puerto Barrios and the city of Guatemala. When this line is completed there will be a continuous railway service through the Republic extending from ocean to ocean. In addition to this construction a railway line will be extended to Zacapa, on the frontier of Salvador. Repairs to the rolling stock of the Obeira and Itzapa Railway have been commenced.

The business of the post-office has notably increased during the last six years and the service has been greatly improved. A new assortment of stamps has been provided, and new offices have been opened.

The telegraph and telephone service has continued to improve. Additional lines have been constructed during the year and many new offices have been opened. More than a million telegrams were transmitted in 1903, the receipts from which amounted to \$611,069.29, or \$80,597.77 in excess of the receipts of the previous year. The Republic now has 5,052 kilometers of telegraph lines, and 462 kilometers of telephone lines.

In 1903 there were 1,064 primary schools supported by the Government, and at the beginning of 1904 there were established a commercial school and four night schools in the capital, and one night school in Antigua.

A tax of 2½ cents per bottle has been placed on aguardiente distilled in the country. The product of this tax is to be used for educational purposes.

TARIFF MODIFICATIONS.

1. *Ordinance of December 3, 1903, establishing a duty on goods removed from the Champerico custom-house.*

[*"El Guatemalteco"* No. 61, of December 11, 1903.]

This ordinance provides that goods removed from the Champerico custom-house shall pay 4 *centavos* per quintal for the benefit of the Retalhuleu municipality.

MEXICO.

FOREIGN COMMERCE, FIRST SIX MONTHS OF 1903-4.

The Treasury Department of the Republic of Mexico recently issued the statistics of imports and exports for the month of December, and for the first six months of the fiscal year 1903-4, the following results being shown:

The total value of importations during the half year was \$37,125,791.78 in gold currency, as declared in the custom-houses; the equivalent in silver or Mexican currency, at the prescribed rates, being \$84,648,896.71. The figures relative to the exports are very satisfactory, the total value of Mexican products exported during the six months amounting to \$117,128,078.55, as compared with \$100,390,681.27 exported during the corresponding half of last fiscal year (1902-3), showing an increase in the present year of over 16 per cent.

The amount of coined silver—Mexican dollars—exported in half year under consideration was less than the amount exported in the corresponding half year of 1902-3 by over \$5,000,000, while the value of the bar silver exported increased \$5,500,000, thus showing for the half year an increase in silver exports of only a little more than \$500,000.

During the six months under review the value of the gold exported exceeded \$10,500,000, compared with a little over \$4,500,000 in the same six months of 1902-3, thus showing that Mexico's exportation of gold more than doubled in the first half of the current fiscal year 1903-4 as compared with the same period of 1902-3. This fact shows that gold mining has more than doubled in the six months, and that it is continuing to increase rapidly.

The increase in the value of vegetable products exported during the six months exceeded \$3,000,000, of which \$1,000,000 was credited to henequen, or sisal hemp. The exports of coffee decreased nearly \$1,500,000. The increase in manufactured products was nearly \$500,000; the exports of tobacco did not increase.

The following tables show the foreign trade of Mexico in detail:

IMPORTS.

[Gold valuation.]

	December—		Six months—	
	1903.	1902.	1903-4.	1902-3.
Animal substances.....	\$613,651.89	\$509,077.95	\$2,703,305.81	\$2,416,714.02
Vegetable substances.....	1,563,326.00	1,483,833.58	7,121,454.26	6,355,037.04
Mineral substances.....	1,843,922.77	2,017,656.90	10,398,660.29	11,199,327.00
Dry goods.....	786,392.03	759,372.07	4,939,682.69	5,226,984.42
Chemical and pharmaceutical substances.....	321,647.63	216,073.81	1,483,240.26	1,324,462.98
Beverages.....	263,569.32	297,982.05	1,529,009.04	1,179,075.24
Paper and its applications.....	221,224.38	153,697.46	1,094,291.63	1,007,510.23
Machinery and apparatus.....	898,429.85	834,490.69	4,838,283.51	5,318,794.95

MEXICO.

937

IMPORTS—Continued.

	December—		Six months—	
	1903.	1902.	1903-4.	1902-3.
Vehicles	\$159,784.00	\$163,263.13	\$922,725.54	\$763,395.19
Arms and explosives	200,742.69	161,004.66	941,357.58	810,995.76
Miscellaneous	226,664.84	185,963.07	1,153,181.14	1,042,457.72
Total	7,101,655.10	6,782,435.37	37,125,791.78	36,974,754.55

EXPORTS.

[Silver valuation.]

Precious metals	\$7,890,270.69	\$8,371,624.62	\$51,399,411.97	\$47,626,462.05
Other articles	9,237,463.62	10,080,662.53	49,004,476.30	45,629,213.88
Total	17,127,734.31	18,455,287.15	103,403,888.27	93,254,675.93

The details of the export trade for the periods under comparison show the following classification and figures:

	December—		Six months—	
	1903.	1902.	1903-4.	1902-3.
Mexican gold coin	\$640.00	\$11,410.00	\$11,422.00	\$67,662.00
Foreign gold coin	215.00	198.00	1,237.00	6,320.00
Gold in bars	1,759,898.62	826,391.13	10,278,041.39	4,500,416.49
Gold in other forms	77,392.33	45,332.30	483,165.84	165,851.47
Total gold	1,838,135.95	883,331.43	10,774,306.23	4,740,249.96
Mexican silver coin	67,000.00	2,845,000.00	12,143,337.00	17,160,200.00
Foreign silver coin	23,580.00	6,800.00	42,476.00	42,219.00
Silver in bars	4,678,074.95	3,690,515.02	24,545,018.66	22,625,612.56
Silver in other forms	1,283,479.79	948,978.17	6,894,274.08	3,058,180.53
Total silver	6,052,131.74	7,491,293.19	43,625,105.74	42,886,212.09
Copper	1,436,553.34	2,195,060.32	9,751,130.32	9,696,960.68
Lead	419,277.00	478,345.00	2,530,290.45	2,640,294.00
Other mineral products	57,825.00	129,491.00	735,640.36	432,339.77
Coffee	710,002.11	549,417.11	1,630,580.91	2,050,273.03
Heniquen, in fiber	3,715,065.00	3,588,796.50	16,085,151.00	15,030,217.50
Woods	302,127.10	223,636.80	1,944,082.00	928,134.70
Dyewoods	26,032.75	21,071.00	343,274.83	409,107.37
Tobacco, in leaf	10,560.00	942.00	139,436.00	200,021.00
Other vegetable products	1,202,550.64	1,267,235.80	8,269,311.69	5,980,132.64
Cattle	175,973.00	457,593.00	1,985,430.00	2,878,761.50
Raw hides	748,322.70	859,590.62	3,193,208.05	3,201,044.65
Other animal products	99,788.28	63,879.00	341,653.28	339,371.90
Heniquen, manufactured	2,800.00	150.00	603,105.00	407,613.00
Tobacco, manufactured	32,031.65	58,286.00	174,819.41	353,779.00
Other manufactures	228,917.90	130,539.38	1,712,521.25	631,600.07
Miscellaneous	39,637.15	56,629.00	264,832.75	448,563.07

Following is a résumé of the valuations of Mexican exports during the periods under comparison, with reference to their countries of destination:

Country.	December—		Six months—	
	1903.	1902.	1903-4.	1902-3.
Europe	\$2,591,167.94	\$5,134,261.76	\$26,719,112.83	\$24,497,760.92
Asia	5,111.00	20,000.00	5,417.00	30,000.00
North America	14,190,213.07	12,720,729.39	73,886,621.79	65,625,103.01
Central America	48,663.30	36,789.00	220,422.65	253,978.00
South America	2,705.00	21,147.00	94,259.00	33,245.00
West Indies	289,874.00	522,360.00	2,478,065.09	2,814,589.00
Total	17,127,734.31	18,455,287.15	103,403,888.27	93,254,675.93

Following is a résumé of the valuations of Mexican imports during the periods under comparison, with reference to their countries of origin:

Country.	December—		Six months—	
	1903.	1902.	1903-1.	1902-3.
Europe.....	\$2,992,702.98	\$2,773,433.38	\$16,389,207.05	\$15,885,275.42
Asia.....	57,178.05	61,237.82	297,527.93	342,416.10
Africa.....	502.00	7,410.25	31,116.00	28,998.69
North America.....	1,019,170.53	3,915,292.69	20,255,505.21	20,529,150.05
Central America.....	1,877.17	1,856.83	7,989.72	9,508.33
South America.....	18,421.67	13,721.10	79,007.87	89,108.21
West Indies.....	9,624.00	9,463.00	62,851.00	51,408.00
Oceania.....	2,179.00	.....	2,551.00	38,589.75
Total.....	7,101,655.40	6,782,435.37	37,125,791.78	36,971,754.55

CUSTOMS RECEIPTS, JANUARY, 1904.

The following table, published in the "Mexican Herald" of February 29, 1904, shows the custom-house receipts of the Federal Government during the month of January, 1904. The collections for ordinary import duties are given separately for each custom-house, and those for extra import duties, export duties, port dues, and arrears in the aggregate:

Custom-house.	Ordinary import duties.	Custom-house.	Ordinary import duties.
Acapulco.....	\$9,519.81	Nogales.....	\$65,685.86
Agua Prieta.....	15,221.00	Progreso.....	167,659.15
Altata.....	7,754.21	Puerto Angel.....	1,197.08
Camargo.....	126.66	Salina Cruz.....	2,102.35
Campeche.....	17,135.10	San Blas.....	3,512.43
Ciudad Juarez.....	152,692.33	Santa Rosalia.....	1,111.89
Ciudad Porfirio Diaz.....	141,558.50	Soconusco.....	6,181.09
Coahuila.....	10,853.45	Tampico.....	270,777.63
Ensenada.....	6,621.88	Tijuana.....	191.97
Frontera.....	29,561.92	Tonalá.....	4,737.76
Guaymas.....	22,315.22	Topolobampo.....	4,846.73
Guerrero.....	6.15	Tuxpan.....	4,000.43
Isla del Carmen.....	4,954.02	Veracruz.....	1,101,908.14
La Ascención.....	263.28	Zapaluta.....	65.61
La Morla.....	33,196.07	Total.....	2,130,934.00
La Paz.....	1,312.43	Total extra import duties.....	277,182.78
Laredo de Tamampilas.....	219,352.86	Total export duties.....	87,424.63
Las Vacas.....	117.63	Total port dues.....	71,144.10
Manzanillo.....	3,987.56	Total arrears.....	1,685.02
Matamoros.....	5,261.18	Grand total.....	2,868,370.53
Mazatlán.....	91,670.24		
México.....	16,781.43		
Mier.....	251.86		

MAIL SERVICE IN JANUARY, 1904.

A report of the Postmaster-General states that the movement in the mail service during the month of January, 1904, as compared with the same month of 1903, was as follows:

	January—	
	1904.	1903.
Sale of postage stamps.....	\$228,360.10	\$203,832.71
Rental of post-office boxes.....	19,780.00	18,281.00
Fines and forfeitures.....	2,379.00	1,541.62
Premiums of post-office drafts:		
Interior.....	23,605.51	22,697.45
International.....	392.65	270.00
Premiums on editor's drafts.....	1,766.01	2,638.29

These figures indicate an increase for the month of January, 1904, of 10.82 per cent.

RAILWAY STATISTICS.

The Mexican Government has recently issued a report showing the amount of capital invested by foreigners in railroads of that country, exclusive of the subsidies paid by the Government for the construction of many of the roads. The amounts are in Mexican currency, and show that the total sum of foreign capital invested was \$767,151,849. The amount involved in the several roads are as follows:

Mexican	\$82,421,653
Mexican Central (entire system)	361,510,194
National (not including controlled line)	169,797,304
International	83,688,440
Interoceanic	54,983,851
Mexican Southern	24,000,000
Chihuahua y Pacific	16,511,145
Mexican National Construction Company	1,760,000
Kansas City, Mexico y Orient	1,522,206
Mexican Northern	3,652,000
Chihuahua Mineral	682,864
Nacozari to the border	1,650,000
Naco to Camanea	2,500,000
Parral y Durango	2,200,000
Sierra Madre	6,846,000
Sonora	15,035,125
Tlacotepec y Huajuapam	1,000,000
Taltenango y Yondese	754,287
Veracruz y Alvarado	1,000,000
Veracruz al Pacifico	22,000,000

The amounts given above are figured at an exchange of 220 per cent.

The number of roads constructed with Mexican capital alone is 55, with a total mileage of about 4,000 kilometers (2,880 miles). These roads are mostly of narrow-gauge type, and average on the whole about 70 kilometers (56 miles) to the line.

The total amount paid in subsidies, compiled from recent reports, show \$151,251,096.68, of which the Tehuantepec National received the largest share, with the Mexican Central following second.

The segregated amounts paid to each road are as follows:

Mexican	\$13,685,194.59
Progreso to Merida	218,718.00
Hidalgo	947,296.37
Veracruz to Alvarado	394,000.00
Merida to Peto	871,295.83
Interoceanic	6,536,377.74
Tehuantepec National	45,708,428.53
Sinaloa y Durango	557,343.01
Mexican Central	27,501,395.00
Mexican National	12,309,870.00
Sonora	2,171,310.00
Merida to Valladolid	298,158.00

Tlahuualco Railroad.....	\$159,900.00
Merida to Campeche.....	1,124,645.00
San Marcos Nautla.....	419,508.00
San Juan Bautista.....	20,125.00
Chalchicomula Railway.....	22,238.65
Tlaxcala to Santa Ana.....	28,000.00
Cardenas to the Grijalva River.....	33,750.00
Toluca to las Huertas.....	46,250.00
Venezas, Central, Matchuala y Rio Verde.....	341,000.00
Merida to Sotuta.....	395,088.00
Mexican Southern.....	11,248,805.10
Tonala to Frontier.....	444,000.00
Monterey y Mexican Gulf.....	5,534,552.24
Tecolutla Espinal.....	100,500.00
Cordoba to Tuxtepec.....	408,000.00
Pachua to Tampico.....	665,000.00
Michoacan y Pacifico.....	502,000.00
Mexican Northeastern.....	294,000.00
Salamanca to Valle de Santiago.....	280,000.00
Veraeruz to Boca del Rio.....	83,000.00
Tula to Zaqualtipan and Tampico.....	560,000.00
Lower California.....	31,300.00
Monte Alto.....	182,000.00
Mexico, Cuernavaca y Pacifico.....	5,225,300.00
Oaxaca Coal Railway.....	603,700.00
Chihuahua and Pacific.....	1,400,000.00
Jerez to Corralitos.....	2,000,000.00
Veraeruz and Pacific.....	3,569,500.00
Xico and San Rafael.....	587,500.00
San Luis Potosi and Rio Verde.....	240,000.00
San Marcos to Tecolutla.....	150,850.00
Taebaya y Santa Fe (D. F.).....	16,800.00
Mexican National Construction Company.....	968,965.00
Sierra Madre.....	1,890,000.00
Tlacoatepec and Huajuapam.....	45,000.00
Total.....	151,251,096.68

CAPITAL OF THE BANKS OF THE REPUBLIC.

According to the "Mexican Journal of Commerce," of March 1, 1904, during the six months from July to December, 1903, the combined capital of the 32 chartered banks, operating in the Republic of Mexico under the banking law of March 19, 1897, was each month as shown in the following statement:

Month.	Authorized capital.	Uncalled capital.	Month.	Authorized capital.	Uncalled capital.
July.....	\$105,150,000	\$18,071,558	October.....	\$105,850,000	\$11,615,875
August.....	105,850,000	17,016,563	November.....	105,850,000	11,516,875
September.....	105,850,000	16,806,763	December.....	105,850,000	6,916,200

In December the combined authorized capital was \$700,000 greater than in July. The paid-up capital in July was \$87,078,442, and in December it was \$98,933,750—an increase of \$11,855,308.

The combined amount of specie held by the thirty-two banks during each of the same months was as follows:

Month.	City banks.	State banks.	Month.	City banks.	State banks.
July	\$32,600,323.30	\$21,791,719.30	October	\$31,662,631.11	\$22,678,379.11
August	37,156,629.90	23,116,771.31	November	36,088,998.32	22,381,721.07
September	38,611,976.19	22,839,139.73	December	38,421,623.11	23,116,358.99

The total amount of specie held by the thirty-two banks in the city and in the States was:

July	\$57,399,042.60
December	61,561,982.13
Increase	4,165,939.53

The five chartered city banks held in specie \$5,820,299.84 more in December than in July.

The combined amount of paper in circulation each month, consisting of bank notes, mortgage bonds, and cash bonds, according to the charter of the respective bank, and for which each is liable for its specific amount, was:

Month.	City banks.	State banks.	Month.	City banks.	State banks.
July	\$58,773,586	\$40,887,367.39	October	\$56,338,186	\$38,818,141.81
August	60,265,207	40,572,389.43	November	56,981,311	40,289,908.80
September	58,212,166	40,106,421.83	December	55,581,913	41,182,542.68

The aggregate amount of paper outstanding each month was:

July	\$99,660,953.39	October	\$95,350,000.84
August	100,831,396.43	November	97,274,249.89
September	98,318,590.83	December	96,767,455.68

TARIFF MODIFICATIONS.

The "Diario Oficial" has published the following decree:

"ARTICLE 1. The general customs tariff now in force is hereby modified in the following manner:

Section 135. Coffee in the grain, with or without the pellicle	Free.
Section 155a. Cork, cut in cubes for the manufacture of stoppers (note 53), gross weight, per kilo	\$0.15
Section 170. Common and refined sugar of all kinds, including that called candy, per 100 kilos., gross weight	2.50
Section 170a. Parched coffee, ground or in the grain, not specified, legal weight, per kilo	0.05
Section 176. Molasses made from sugar cane or fecula, as well as preparations for coloring wines, liquors, etc., and for improving the grade of sugars, per 100 kilos., gross weight	2.25

"Art. 2. Section 669 of said tariff is hereby repealed.

"Art. 3. The Department of the Treasury shall change the vocabulary of said tariff wherever necessary for the purpose of making it agree with the modifications cited in article 1."

The above decree becomes operative on May 1, 1904.

SUGAR PRODUCTION IN 1902-3.

The "*Revista Azucarera*" gives the total amount of sugar made in the Republic of Mexico during the fiscal year 1902-3 at 112,678,843 kilograms.

The quantity of sugar and molasses produced in each State in the fiscal year 1902-3 is given as follows:

State.	Molasses.	Sugar.	State.	Molasses.	Sugar.
	<i>Kilos.</i>	<i>Kilos.</i>		<i>Kilos.</i>	<i>Kilos.</i>
Campeche.....	1,219,010	523,207	Queretaro.....	65,000	45,000
Chiapas.....	363,040	971,300	San Luis Potosi.....	3,241,200	1,189,000
Colima.....	1,250,000	1,630,000	Sinaloa.....	2,250,000	6,550,000
Guerrero.....	4,381,545	1,800,000	Tlaxcala.....	1,391,000	2,387,500
Jalisco.....	4,821,789	5,188,700	Tamaulipas.....	1,399,500	1,133,000
Mexico.....	1,703,613	250,000	Tepic Territory.....	1,650,000	3,200,000
Michoacan.....	10,751,480	11,103,486	Venezuela.....	15,752,000	18,048,300
Morelos.....	18,327,616	31,583,461	Yucatan.....	2,018,398	3,653,810
Nuevo Leon.....	380,000	668,000			
Oaxaca.....	2,410,000	3,480,000	Total.....	77,122,305	112,678,843
Puebla.....	6,096,111	11,779,076			

The sugar production during the last four fiscal years, reduced to tons, was as follows:

1899-1900.....	75,000	1901-2.....	103,000
1900-1901.....	95,000	1902-3.....	112,678

The production during the current fiscal year, 1903-4, is estimated to reach 120,000 tons.

REGULATIONS GOVERNING THE ADMISSION OF ORIENTALS INTO THE REPUBLIC.

The Department of the Interior of the Republic of Mexico, under date of April 3, 1904, published the following rules for the entrance of Chinese and other Orientals into the Republic:

1. Requiring each immigrant to show a certificate of good health legalized by the Mexican Consul at the port of embarkation, or, if there is no Mexican Consul, by the Consul of the United States. The date of issuance of such certificate must not be prior to two months before arrival at a Mexican port.

2. On arrival, immigrants will be subjected to measures of vigilance, isolation, etc., as deemed necessary by the representatives of the Superior Board of Health, and during the time required for the enforcement of such measures they must be fed at the expense of the steamship company which brought them over.

3. The landing will take place exclusively at the port of Manzanillo, where the steamship company shall be compelled to provide suitable quarters for inspection.

4. When the immigrants do not exceed ten in number, and, in exceptional cases, subject to the decision of the health authorities, immigrants, though exceeding ten, may land at Acapulco, Mazatlan, Guaymas, Tampico, Vera Cruz, Coatzacoalcas, and Salina Cruz.

5. In addition to the above regulations, the health authorities may, if in their judgment it be deemed necessary, enforce such other measures to prevent the introduction of disease as they see fit.

6. The authorities may detain a vessel for as long a time as is necessary for the enforcement of the above regulations.

WORK OF THE INTERNATIONAL SANITARY BUREAU.

The following telegram was forwarded to the International Bureau of the American Republics, under date of April 1, 1904, by Surg. Gen. WALTER WYMAN, President of the International Sanitary Bureau, in reference to the progress made of the work under the supervision of the International Sanitary Bureau:

"MEXICO, March 30, 1904.

"Dr. WALTER WYMAN,

President of Committee of American Republics:

"Dr. LICEAGA informs you, as President of Committee of American Republics, smallpox has developed in Torreon, Coahuila; that he has sent a Federal sanitary physician there to supply ample vaccine and to carry out isolation and disinfection, having also directed sanitary agents on the frontier to make inspections of passengers and prevent passage of persons not vaccinated or sick with smallpox.

"J. HUICI,

Secretary-General, Superior Board of Health."

SALVADOR.

MESSAGE OF PRESIDENT ESCALÓN.

The following is an extract of the Message which President PEDRO JOSÉ ESCALÓN delivered to the Congress of the Republic of Salvador on February 20, 1904:

The President states that during the year 1903, peace has reigned throughout the Republic, and that love for work and respect for the laws and institutions of the country have continued to develop among

the Salvadorean people. All departments of the Government have been conducted in a creditable and commendable manner, and the domestic peace of the country has enabled the citizens of the Republic and the foreigners resident within the country to most effectively enjoy the guaranties of civil liberty granted to them under the constitution and laws of the nation, as well as the blessings of a high standard of morality insured to all the inhabitants of the State by an industrious and liberty-loving people.

Public hygiene has received the careful attention of the Government, and wise and vigorous measures have been undertaken and carried out for the purpose of increasing the sanitary condition of San Salvador and the ports of the Republic, avoiding in this manner the importation into the country of a number of epidemics which have ravaged portions of the north and south coasts of the Pacific. The embellishment and ornamentation of the capital of the nation has received the due attention of the Government, and improvements of importance have been initiated looking to the beautifying of the streets and public buildings of the city of San Salvador.

The Police Department of the Government has performed its functions in a highly satisfactory manner, and to the benefit of the public health, morals, and security of the inhabitants of the Republic. The governors of the departments have rendered efficient service in the wise cooperation which they have rendered to the Federal authorities in the observance and execution of the laws. The municipal governments have equally been responsive to the spirit of progress and have assisted in the development of the local municipalities with a liberal hand.

The Departments of Posts, Telegraphs, and Telephones have steadily grown in volume of business transacted and efficiency of service rendered during the year, and the General Government has done all that it could to encourage and promote these important branches of the Federal system. The modes of communication in general have received the greatest impulse possible, many new wagon roads having been opened, and others having been repaired and placed in good condition.

The development of agriculture has been encouraged and promoted wherever possible, and an agricultural fair will be held in the capital of the Republic during the last months of the present year.

The mining industry in the Republic is being steadily developed and has received the fostering care of the Government. The value of the ores exported from the port of La Union in 1903 was \$2,019,196.46. Many new mines are being worked by the most scientific and improved methods, and the output for the coming year should be largely in excess of that of 1903.

The relations of the Government of Salvador with the governments of Europe and America continue friendly and amicable.

The receipts of the Government during the year amounted to \$6,792,045.69, made up as follows:

Customs duties.....	\$4,273,133.92
Tax on liquors.....	1,945,706.19
Sundry taxes.....	297,028.33
Post-office, telegraphs, etc.....	276,177.25
	<hr/>
Balance on hand January 1, 1903.....	269,907.14
Miscellaneous receipts.....	918,902.40
	<hr/>
Total.....	7,980,855.23

Expenditures:

National Assembly.....	\$58,017.00
Presidency.....	54,225.00
Home Affairs.....	1,036,505.30
Fomento.....	599,026.79
Public Instruction.....	420,116.67
Beneficencia.....	143,473.20
Foreign Affairs.....	138,903.35
Justice.....	415,834.79
Finance.....	440,595.94
War and Marine.....	1,939,914.19
Public Credit.....	2,458,144.11
	<hr/>
	7,704,756.54

Excess of receipts over expenditures..... 276,098.80

Of the customs duties collected during 1903, \$3,620,477.09 were collected on imports and \$652,656.83 on exports.

The imports by custom-houses are shown in the following table:

Ports.	Imports.	Exports.
Sonsombré.....	\$2,251,333.45	\$485,570.83
La Libertad.....	538,102.27	116,221.81
La Unión.....	762,574.07	150,864.19
Parcels post.....	48,167.30	
Total.....	3,620,477.09	652,656.83

UNITED STATES.

TRADE WITH LATIN AMERICA.

STATEMENT OF IMPORTS AND EXPORTS.

Following is the latest statement, from figures compiled by the Bureau of Statistics, United States Department of Commerce and Labor, showing the value of the trade between the United States and Latin-American countries. The report is for the month of February, 1904, with a comparative statement for the corresponding month of the previous year; also for the eight months ending February, 1904, as compared with the same period of the preceding fiscal year. 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 February, for example, are not published until sometime in April.

IMPORTS OF MERCHANDISE.

Articles and countries.	February—		Eight months ending February—	
	1903.	1901.	1903.	1901.
Chemicals, etc.:				
Logwood (<i>Palocampêche; Páodo campêche; Campêche</i>):				
Central America.....				
Mexico.....			12,351	
Cuba.....				
Coal, bituminous (<i>Carbón bituminoso; Carvão bituminoso; Charbon de terre</i>):				
Mexico.....		180	750	183
Cocoa (<i>Cacao; Caca ou cacouacá; Cacaou</i>):				
Central America.....	632	35,169	7,675	65,729
Brazil.....	210,879	81,106	1,430,557	964,404
Other South America.....	72,321	119,608	1,117,544	1,563,997
Coffee (<i>Café; Caffé; Caffé</i>):				
Central America.....	573,872	355,232	2,378,294	1,560,075
Mexico.....	153,271	303,680	825,055	1,016,366
Brazil.....	2,919,719	7,906,431	28,809,057	37,913,430
Other South America.....	191,076	998,078	2,739,101	6,621,533
Copper (<i>Cobre; Cobo; Cúbreo</i>):				
Mexico.....	50,086	133,595	705,017	986,736
South America.....			10,721	3,432
Fibers:				
Cotton, manufactured (<i>Algodão ca cravo; Algodão ca cravo; Caba, non manufacturée</i>):				
South America.....	17,933	30,432	258,444	375,165
Sisal grass (<i>Henequén; Henouca; Henequén</i>):				
Mexico.....	1,215,279	1,057,337	7,950,443	10,308,544
Fruits:				
Bananas (<i>Plátanos; Bananas; Bananas</i>):				
Central America.....	184,012	282,672	1,918,800	2,336,293
Cuba.....	112	76,895	243,816	727,282
South America.....	36,748	22,297	352,327	106,733
Oranges (<i>Laranjas; Laranjas; Ocumys</i>):				
Central America.....	12	23	9,907	5,300
Mexico.....	258	791	85,242	57,451
Cuba.....	180	294	1,464	3,479
Fur skins (<i>Pélos suav; Pelles; Fourrures</i>):				
South America.....	6,077	3,987	147,258	179,766
Hides and skins (<i>Cueros y pieles; Cueros e pelles; Cuirs et peaux</i>):				
Central America.....	24,899	25,396	132,712	325,797
Mexico.....	154,104	503,362	2,518,601	2,114,457
South America.....	789,676	669,616	8,386,191	7,124,117
India rubber, crude (<i>Goma elástica; Borracha crua; Guttahearra</i>):				
Central America.....	62,291	69,851	343,022	432,722
Mexico.....	5,401	12,378	48,102	76,341
Brazil.....	2,372,719	3,945,937	9,966,995	13,977,278
Other South America.....	33,440	89,871	419,306	753,123
Lead, in pigs, bars, etc. (<i>Plomo en golijaynos, barras, etc.; Chouba en lingaños, barras, etc.; Plomb en saumons, ca barres, etc.</i>):				
Mexico.....	329,556	312,952	2,371,104	2,058,184
South America.....	9,995	13,486	125,360	58,417
Sugar, not above No. 16 Dutch standard (<i>Açúcar, no superior do tipo holandês; Assucar, não superior do No. 16 de padrão holandês; Sucre, pas su-dessus du type hollandais No. 16</i>):				
Central America.....	16,430	4,211	63,168	76,368
Mexico.....	395	1,611	1,869	8,433
Cuba.....	2,279,389	5,278,978	22,120,251	24,666,517
Brazil.....	126,692		1,090,076	200,096
Other South America.....	558,537	126,061	4,082,691	2,210,519

IMPORTS OF MERCHANDISE—Continued.

Articles and countries.	February—		Eight months ending February	
	1903.	1901.	1903.	1901.
Tobacco, leaf (<i>Tobaco en rama; Tabaco en folio; Tabaco en feuilles</i>):				
Mexico.....	627	824	15,153	11,696
Cuba.....	911,013	769,155	5,726,045	6,931,059
Wool, unbleached (<i>Wool; Lanas; Lestjon</i>):				
Central America.....	61,118	113,372	161,846	565,195
Mexico.....	18,412	71,212	218,987	430,765
Cuba.....	12,627	32,732	300,495	226,130
South America.....			7,622	21,793
Wool (<i>Lana; Lã; Laines</i>):				
South America—				
Class 1 (clothing).....	71,383	295,781	231,201	112,197
Class 2 (combing).....	20,065		93,113	209,297
Class 3 (carpet).....	32,627	8,883	311,025	366,115

EXPORTS OF MERCHANDISE.

Agricultural implements (<i>Instrumentos de agricultura; Instrumentos de agricultura; Máquinas agrícolas</i>):				
Central America.....	596	730	36,219	7,501
Mexico.....	15,155	26,799	231,983	219,000
Cuba.....	3,169	2,981	26,506	56,501
Argentine Republic.....	108,477	287,953	2,163,055	3,319,530
Brazil.....	825	3,162	23,878	32,808
Chile.....	9,745	8,102	139,739	216,792
Colombia.....	189		3,095	1,911
Venezuela.....	136	12	936	841
Other South America.....	6,252	28,256	120,225	180,796
Grainstuffs:				
Corn (<i>Maíz; Milho; Maïs</i>):				
Central America.....	1,078	3,257	19,155	19,866
Mexico.....	3,219	8,857	9,161	228,659
Cuba.....	12,151	38,540	361,335	161,160
South America.....	2,075	1,010	15,929	11,108
Wheat (<i>Trigo; Trigo; Blé</i>):				
Central America.....	1,641	1,871	17,917	18,165
Mexico.....	18,417	1,861	193,065	633,113
South America.....			241,635	23,876
Wheat flour (<i>Harina de trigo; Farina de trigo; Farine de blé</i>):				
Central America.....	59,983	114,098	592,712	697,185
Mexico.....	19,721	20,021	147,192	108,113
Cuba.....	129,526	235,071	1,252,757	1,568,573
Brazil.....	107,021	339,381	1,129,133	1,211,928
Colombia.....	17,113	13,318	162,013	328,132
Other South America.....	120,757	165,539	1,011,751	1,236,903
Carriages, etc.:				
Carriages, cars, etc., and parts of (<i>Carraños, carros y sus accesorios; Carriages, cars and parts de carros; Voitures, wagons et leurs parties</i>):				
Central America.....	2,602	2,341	11,960	31,201
Mexico.....	261,902	219,546	1,021,625	1,227,783
Cuba.....	3,931	55,391	122,199	229,263
Argentine Republic.....	17,173	11,179	111,832	275,868
Brazil.....	12,932	6,090	61,068	18,713
Chile.....	226	3,890	39,797	21,176
Colombia.....	1,239	617	10,367	27,879
Venezuela.....	396	5,839	5,168	13,778
Other South America.....	28,889	16,785	81,296	138,945
Cycles, and parts of (<i>Bicicletas y sus accesorios; Bicycles et leurs parties</i>):				
Central America.....	75	192	1,063	1,775
Mexico.....	6,845	3,071	23,127	27,366
Cuba.....	76	719	5,617	11,240
Argentine Republic.....	2,243	3,853	9,223	9,733
Brazil.....	515	808	4,661	8,320
Colombia.....	51	15	606	843
Venezuela.....		19	173	180
Other South America.....	1,248	1,163	12,211	11,739
Copper (<i>Cuba; Cobre; Cuire</i>):				
Mexico.....	21,695	132,511	500,571	631,135

948 INTERNATIONAL BUREAU OF THE AMERICAN REPUBLICS.

EXPORTS OF MERCHANDISE—Continued.

Articles and countries.	February—		Eight months ending February—	
	1903.	1904.	1903.	1904.
Cotton:				
Cotton, unmanufactured (<i>Algodón non manufacturado; Algodão não manufacturado; Udon, non manufacturé</i>):				
	<i>Dollars.</i>	<i>Dollars.</i>	<i>Dollars.</i>	<i>Dollars.</i>
Mexico.....	265,990	429,778	2,545,928	2,984,041
South America.....			182	
Cotton cloths (<i>Tijidos de algodón; Fuzendas de algodón; Udon, manufacturé</i>):				
Central America.....	63,265	111,260	623,501	720,765
Mexico.....	8,572	18,151	117,751	111,493
Cuba.....	12,321	28,297	122,153	201,896
Argentine Republic.....	2,877	39,226	48,066	100,162
Brazil.....	60,299	71,601	371,192	463,802
Chile.....	61,439	95,931	413,568	457,053
Colombia.....	81,362	51,121	1,088,066	577,497
Venezuela.....	11,769	35,011	231,116	391,286
Other South America.....	26,028	33,990	269,157	252,542
Wearing apparel (<i>Ropa de algodón; Ropa de algodón; Vêtements en coton</i>):				
Central America.....	21,752	53,055	202,668	376,725
Mexico.....	20,976	11,845	282,908	313,325
Cuba.....	11,994	21,902	108,111	171,995
Argentine Republic.....	9,911	6,395	121,048	45,715
Brazil.....	7,339	8,523	52,717	78,401
Chile.....	995	2,920	12,974	15,125
Colombia.....	3,191	7,317	58,201	77,975
Venezuela.....	1,680	1,437	7,195	32,988
Other South America.....	3,568	3,117	35,168	31,068
Electric and scientific apparatus (<i>Appliques électriques y científicas; Appareils électriques e científicos; Appareils électriques et scientifiques</i>):				
Central America.....	3,701	52,631	43,871	98,454
Mexico.....	21,383	57,705	702,021	396,991
Argentine Republic.....	5,323	19,085	82,523	112,756
Brazil.....	23,805	26,150	210,811	178,065
Chile.....	2,108	2,150	11,011	39,899
Venezuela.....	1,091	3,133	15,185	34,313
Other South America.....	9,301	17,469	68,022	188,741
Iron and steel, manufactures of:				
Steel rails (<i>Carriles de acero; Trilhos de aço; Rails d'acier</i>):				
Central America.....		1,929	11,310	26,438
Mexico.....	11,032	31,322	117,780	107,766
South America.....		417	3,617	16,780
Builders' hardware, and saws and tools (<i>Materiales de metal para construcción, serras y herramientas; Ferragens, serras e ferramentas; Matériaux de construction en fer et acier, scies et outils</i>):				
Central America.....	7,214	16,017	76,125	93,599
Mexico.....	51,917	56,721	459,179	481,316
Cuba.....	22,020	21,321	198,339	252,802
Argentine Republic.....	19,193	57,364	183,356	215,266
Brazil.....	12,681	28,016	136,976	196,520
Chile.....	5,256	20,932	117,298	121,536
Colombia.....	7,310	6,331	52,915	108,656
Venezuela.....	1,114	2,930	9,428	30,329
Other South America.....	15,213	20,819	115,759	138,114
Sewing machines, and parts of (<i>Máquinas de coser y accesorios; Machines à coudre et leurs parties</i>):				
Central America.....	1,610	6,801	16,617	57,672
Mexico.....	20,690	66,828	295,679	339,227
Cuba.....	3,614	10,707	39,199	123,311
Argentine Republic.....	13,172	11,912	77,053	150,693
Brazil.....	2,930	9,559	52,081	69,116
Colombia.....	2,313	3,309	18,029	51,174
Other South America.....	13,573	30,845	133,028	185,567
Steam engines, and parts of (<i>Locomotivas y accesorios; Locomotivas e accesorios; Locomotifs et leurs parties</i>):				
Central America.....	6,000	7,875	6,000	20,375
Mexico.....	83,439	235,677	696,181	850,616
Cuba.....	11,982	17,013	56,296	156,786
Argentine Republic.....			8,380	16,596
Brazil.....		15,221	119,559	60,746
Colombia.....				22,000
Other South America.....	38,290	26,295	56,290	164,258

EXPORTS OF MERCHANDISE—Continued.

Articles and countries.	February—		Eight months ending February—	
	1903.	1904.	1903.	1904.
Iron and steel, manufactures of—Continued.				
Typewriting machines, and parts of (<i>Máquinas de escribir y accesorios; Machinas de escribir e accesorios; Machinas à écrire et leurs parties</i>):				
Central America.....	Dollars. 369	Dollars. 1,246	Dollars. 5,682	Dollars. 8,787
Mexico.....	8,386	18,482	115,338	152,655
Cuba.....	1,201	2,481	20,519	18,654
Argentine Republic.....	3,611	3,996	21,721	27,077
Brazil.....	1,131	2,394	8,130	10,326
Colombia.....	185	801	1,961	4,885
Other South America.....	1,720	1,309	19,588	12,168
Leather, other than sole (<i>Cuero distinto del de suela; Couro não para solas; Cuirs, autres que pour semelles</i>):				
Central America.....	3,843	10,401	40,178	67,377
Mexico.....	516	1,700	7,953	35,750
Cuba.....	6,813	13,991	41,470	82,215
Argentine Republic.....	2,795	13,122	31,232	82,891
Brazil.....	4,476	5,913	61,036	78,917
Chile.....	715	1,912	11,578	22,583
Colombia.....	750	1,311	10,510	38,481
Venezuela.....	657	3,423	10,513	40,865
Other South America.....	2,269	3,211	20,917	35,815
Boots and shoes (<i>Calzado; Calçado; Chaussures</i>):				
Central America.....	6,925	19,830	82,323	152,422
Mexico.....	11,521	96,010	421,100	562,837
Colombia.....	8,231	4,491	67,801	93,257
Other South America.....	6,383	7,554	63,575	92,890
Naval stores:				
Rosin, tar, etc. (<i>Resina y alquitran; Resina e alcatran; Résine et goudron</i>):				
Central America.....	985	1,674	6,977	8,465
Mexico.....	170	644	8,775	8,893
Cuba.....	3,558	3,368	21,026	30,170
Argentine Republic.....	2,386	605	135,320	157,167
Brazil.....	17,088	56,605	132,731	279,105
Chile.....	322	4,085	8,890	27,519
Colombia.....	810	1,419	8,912	11,893
Venezuela.....	2,475	1,690	12,284	22,278
Other South America.....	5,073	11,307	53,971	61,957
Turpentine (<i>Aguarrás; Aguarra; Terebenthine</i>):				
Central America.....	811	1,220	6,760	8,833
Mexico.....	578	411	4,183	4,943
Cuba.....	3,815	4,267	24,251	37,618
Argentine Republic.....	1,037	3,042	91,018	90,335
Brazil.....	5,101	9,996	55,012	66,660
Chile.....	5,290	3,295	37,714	58,796
Colombia.....	605	522	4,520	6,585
Venezuela.....	127	1,031	1,692	6,465
Other South America.....	2,438	8,353	24,578	39,310
Oils, mineral, crude (<i>Aceites minerales, crudos; Oleus minerales, crás; Huiles minerales, brutes</i>):				
Mexico.....	32,331	153	255,422	337,168
Cuba.....	22,210	80,317	186,380	305,222
Oils, mineral, refined, or manufactured (<i>Aceites minerales, refinados ó manufacturados; Oleus minerales, refinados ou manufacturados; Huiles minerales, raffinées ou manufacturées</i>):				
Central America.....	11,653	23,572	110,619	147,992
Mexico.....	16,425	17,732	115,519	148,435
Cuba.....	24,825	31,385	111,988	181,165
Argentine Republic.....	47,586	75,733	810,808	1,120,511
Brazil.....	108,347	258,022	1,421,923	1,651,683
Chile.....	105,578	81,319	313,561	463,172
Colombia.....	7,478	3,730	74,957	111,330
Venezuela.....	13,881	12,416	61,056	108,182
Other South America.....	37,022	85,083	407,896	514,410
Oils, vegetable (<i>Aceites vegetales; Oleumvegetales; Huiles végétales</i>):				
Central America.....	715	2,276	9,176	11,618
Mexico.....	137,515	206,898	712,546	663,618
Cuba.....	2,837	179	22,335	30,176
Argentine Republic.....	1,150	8,796	11,093	42,916
Brazil.....	40,323	38,043	289,903	200,905
Chile.....	2,192	827	9,439	1,512
Other South America.....	16,281	15,665	113,768	118,752

950 INTERNATIONAL BUREAU OF THE AMERICAN REPUBLICS.

EXPORTS OF MERCHANDISE—Continued.

Articles and countries.	February—		Eight months ending February—	
	1903.	1901.	1903.	1901.
Provisions, comprising meat and dairy products:				
Beef, canned (<i>Carne de vaca en latas; Carne de vaca en latas; Beef cans etc.</i>):				
Central America.....	Dollars. 1,429	Dollars. 1,604	Dollars. 49,475	Dollars. 12,212
Mexico.....	927	2,465	10,023	15,184
Cuba.....	285	1,244	2,697	1,444
Argentine Republic.....		320		627
Brazil.....	1,266	706	7,834	6,451
Colombia.....	812	102	5,310	7,988
Other South America.....	1,182	1,979	16,408	17,893
Beef, salted or pickled (<i>Carne de vaca, salada ó en salmuera; Carne de vaca, salgada ou en salmuera; Beef salt or in salmuera</i>):				
Central America.....	3,672	5,160	31,795	31,659
Mexico.....	18	97	733	393
Cuba.....	57	101	1,038	1,130
Brazil.....	200	179	719	1,986
Chile.....	1,488	550	6,220	4,425
Colombia.....	869	927	9,321	9,165
Other South America.....	20,702	8,787	173,876	129,879
Tallow (<i>Sebo; Sebo; Suif</i>):				
Central America.....	5,024	9,479	60,164	62,054
Mexico.....	115	155	14,646	5,385
Cuba.....		1,452	965	21,252
Brazil.....	3,400	1,912	18,078	2,012
Chile.....			2,020	12,265
Colombia.....			107	6,570
Other South America.....	4,254	1,991	33,807	41,429
Bacon (<i>Tocino; Tocincho; Lard fume</i>):				
Central America.....	2,125	2,436	18,773	22,051
Mexico.....	1,903	4,282	21,845	29,285
Cuba.....	19,157	28,178	221,777	212,370
Brazil.....	77,315	7,413	169,531	75,883
Colombia.....	561	59	2,398	1,677
Other South America.....	1,840	1,982	12,721	9,338
Hams (<i>Jamones; Prossamb; Jambons</i>):				
Central America.....	2,176	4,360	20,453	24,893
Mexico.....	5,833	7,704	43,750	57,304
Cuba.....	50,720	38,196	349,996	358,020
Brazil.....		433	1,070	2,108
Colombia.....		1,312	10,466	8,802
Venezuela.....	2,777	1,837	20,129	37,961
Other South America.....	2,973	3,108	37,199	31,804
Pork (<i>Carne de puerco; Carne de queso; Puer</i>):				
Central America.....	8,399	11,180	83,232	91,168
Cuba.....	19,920	19,788	178,434	168,425
Brazil.....	152	4,679	12,283	28,930
Colombia.....	926	210	7,508	8,604
Other South America.....	29,967	20,520	207,137	180,535
Lard (<i>Manteoa; Banba; Saluandza</i>):				
Central America.....	4,135	8,329	117,511	101,827
Mexico.....	22,698	11,193	261,617	171,289
Cuba.....	170,413	139,801	1,431,407	991,831
Argentine Republic.....	490	114	2,703	2,744
Brazil.....	49,867	29,824	519,752	253,132
Chile.....	5,023	5,022	27,801	13,021
Colombia.....	10,919	9,002	77,520	244,284
Venezuela.....	23,654	19,647	151,907	266,613
Other South America.....	20,856	32,918	264,253	235,931
Butter (<i>Mantequilla; Maubiga; Beurre</i>):				
Central America.....	4,058	5,793	29,926	37,767
Mexico.....	7,109	10,812	52,123	61,906
Cuba.....	1,639	3,986	10,779	17,230
Brazil.....	2,809	23,201	66,369	85,169
Colombia.....	1,706	700	9,996	13,657
Venezuela.....	7,431	10,130	47,018	59,631
Other South America.....	805	1,294	13,237	16,222
Cheese (<i>Queso; Quesij; Fromage</i>):				
Central America.....	1,527	2,942	15,355	19,489
Mexico.....	2,602	3,995	28,799	27,748
Cuba.....	4,086	699	5,893	5,759
Brazil.....			22	27
Colombia.....	457	186	7,385	1,373
Other South America.....	188	90	1,396	845
Tobacco, unmanufactured (<i>Tobaco no manufacturado; Tabaco não manufacturado; Tabac non manufacturé</i>):				
Central America.....	2,098	3,149	28,391	21,543
Mexico.....	11,201	20,820	142,077	133,929

EXPORTS OF MERCHANDISE—Continued.

Articles and countries.	February—		Eight months ending February—	
	1903.	1901.	1903.	1901.
	Dollars.	Dollars.	Dollars.	Dollars.
Tobacco, unmanufactured—Continued.				
Argentine Republic	1,140	1,736	12,080	18,296
Colombia	2,649	499	23,143	40,256
Other South America	1,845	5,816	53,380	54,041
Tobacco, manufactures of (Manufacturas de tabaco; Manufacturas de tabaco; Tabac fabriqué):				
Mexico	3,500	5,125	60,256	40,295
Cuba	371	1,327	10,315	11,959
Argentine Republic	6,735	15,418	87,805	78,570
Brazil			72	15
Colombia	781	125	26,670	25,588
Other South America	5,266	3,371	20,120	35,697
Wood, and manufactures of:				
Wood, unmanufactured (Madera no manufacturada; Madera no manufacturada; Bois brut):				
Central America	6,779	3,382	57,325	78,353
Mexico	21,086	50,071	315,507	257,320
Cuba	6,321	737	26,115	7,171
Argentine Republic		1,215	25,301	17,085
Brazil		700	71	700
Chile			5,371	3,376
Colombia	1,562	376	7,194	12,766
Other South America	18,562	2,071	21,289	95,199
Lumber (Maderas; Maderas; Bois de construction):				
Central America	4,506	17,723	29,831	78,573
Mexico	71,111	171,573	931,057	1,481,250
Cuba	53,631	128,635	407,117	748,701
Argentine Republic	61,511	261,222	581,380	1,315,877
Brazil	19,738	36,326	223,028	357,765
Chile	9,303	59,676	118,325	229,351
Colombia	2,662	7,732	29,310	55,736
Venezuela		1,920	2,198	10,101
Other South America	30,713	136,065	257,915	514,415
Furniture (Muebles; Mobilia; Meubler):				
Central America	2,511	1,530	27,111	38,106
Mexico	36,150	39,655	382,771	376,582
Cuba	19,615	29,866	162,931	267,681
Argentine Republic	9,810	10,871	81,523	87,057
Brazil	1,111	1,567	11,112	11,602
Chile	451	2,117	11,442	15,222
Colombia	2,091	2,723	18,696	26,218
Venezuela	822	542	1,510	6,611
Other South America	2,638	9,762	28,329	49,486

CONSULAR TRADE REPORTS.

The following reports are furnished the International Bureau of the American Republics by the various Latin-American consular officers at the ports mentioned:

The Mexican consul at Nogales, Arizona, reports that the imports into Mexico through the port of Nogales during the months of January and February, 1904, consisted of the following merchandise:

	January.	February.
Animal products	\$10,931.75	\$9,000.00
Arms and explosives	3,198.50	693.00
Beverages	2,802.50	729.80
Chemical products	9,636.05	9,189.00
Machinery and parts thereof	19,354.50	13,843.00
Mineral products	28,751.50	22,907.50
Paper and paper products	1,886.25	1,468.00
Textile products	22,311.50	11,151.00
Vegetable products	22,312.50	20,176.00
Vehicles	1,392.00	5,025.00
Sundries	5,880.50	5,253.00
Total	127,970.55	102,797.30

This merchandise originated in the following countries:

Country.	January.	February.
Austria.....	\$159.00	.....
Belgium.....	.....	\$22.00
England.....	14,157.53	15,327.85
France.....	6,655.00	2,835.00
Germany.....	5,097.00	1,638.00
Italy.....	917.00	.....
Japan.....	213.00	.....
Portugal.....	.....	320.00
Spain.....	110.00	.....
Switzerland.....	1,000.00	.....
United States.....	99,312.00	82,391.50
Total.....	127,920.55	102,737.30

The exports from Mexico to the United States through the port of Nogales during the same months comprised the following articles and valuations:

Articles.	January.		February.	
	Quantity.	Value.	Quantity.	Value.
Cattle.....head.....	10	110	55	550
Copper bullion.....pounds.....	4,882,111	585,855	5,321,601	638,592
Fruits.....do.....	41,514	619	39,828	556
Gold bullion and dust.....ounces.....	5,213	104,263	5,097	101,954
Guano.....tons.....	55	252	30	138
Hides.....pounds.....	37,700	4,530	61,300	7,716
Lead ores.....do.....	101,886	2,039	43,371	885
Lime.....do.....	.....	.....	21,400	122
Leaf tobacco.....do.....	378	123	2,409	824
Mescal.....gallons.....	121	89	81	71
Ores.....do.....	.....	234,163	.....	164,137
Salt.....pounds.....	.....	.....	5,600	23
Silver bullion.....ounces.....	70,182	40,706	81,327	17,171
Total.....	.....	972,779	.....	962,719

The Mexican Consul-General at San Francisco reports that the exports from the Republic of Mexico through the port of San Francisco during the month of February, 1904, consisted of mineral products to the value of \$694,198, Mexican silver, and other products valued at \$52,061, or a total of \$746,259, the details of which are shown in the following table:

Articles.	Quantity.	Value.
MINERAL PRODUCTS.		
Gold bullion.....	.....	\$47,366
Gold coin.....	.....	1,332
Silver bullion.....	.....	264,202
Silver ore.....	.....	381,238
Total.....	.....	694,198
SUNDRY PRODUCTS.		
Agave fiber.....tons.....	12	1,381
American merchandise returned.....	.....	2,724
Animals.....	.....	159
Coffee.....pounds.....	355,736	33,305
Copper.....do.....	1,412	46
Cotton waste.....do.....	5,588	225
Fish.....	.....	1,147

Articles.	Quantity.	Value.
SEMI-PRODUCTS—continued.		
Hides and skins.....	pounds.	\$65,096
Horns.....		68
Lead ore.....	pounds.	93,908
Lemons.....		755
Manufactures of cotton.....		5
Material for glue.....		69
Metal.....		161
Personal effects.....		120
Residue of linseed oil.....	pounds.	35,280
Rubber, crude.....	do.	1,830
Shellfish.....		403
Shells.....		102
Straw hats.....		98
Vegetables.....		261
Total.....		52,061

The exports from San Francisco to Mexico during the same period consisted of American merchandise invoiced at \$161,594 and foreign products to the value of \$24,639. This trade, in detail, was as follows:

AMERICAN MERCHANDISE.

Articles.	Quantity.	Value.	Articles.	Quantity.	Value.
Acids.....		\$1,219	Grease.....		\$829
Apparatus (not specified).....		500	Groceries.....		2,563
Apples.....			Ham.....	pounds.	3,719
Dried.....	pounds.	925	69		
Green.....	burels.	279	6,119		
Apricots, dried.....	pounds.	300	Hay.....	tons.	203
Bacon.....	do.	1,557	Hides, etc.....	pounds.	15,800
Beans.....	quintals.	11	Honey.....		13
Beer, in bottles.....	dozen.	256	Iron.....		98
Belting.....		298	Cast.....		1,100
Bicycles.....		72	In bars.....	pounds.	26,913
Biscuits.....	pounds.	5,683	In sheets.....	do.	827
Blacking.....		343	Lamps.....		89
Books.....		267	Lard.....	pounds.	840
Boots and shoes.....	pairs.	376	Locks.....		90
Brooms.....		63	Lumber.....		11,594
Butter.....	pounds.	5,019	Machinery.....		13,063
Carao.....		120	Manufactures of—		
Calicoes.....	yards.	3,700	Brass.....		359
Candles.....		237	Clay.....		275
Candies.....	pounds.	5,290	Copper.....		192
Carriages.....		1,888	Cotton.....		1,195
Cars.....		52	Iron.....		5,396
Cement.....	burels.	100	Lead.....		211
Cheese.....	pounds.	7,112	Leather.....		1,112
Chemical products.....		954	Paper.....		1,132
Cider.....	gallons.	25	Rubber.....		396
Clocks.....		7	Stone.....		35
Clothing, cotton.....		1,999	Straw.....		33
Coal.....	tons.	392	Til.....		180
Codfish.....	pounds.	1,263	Wood.....		900
Coffee.....		30	Meat, canned.....		1,014
Cognac.....	gallons.	97	Milk.....		841
Coke.....	tons.	5	Musical instruments.....		60
Corlage.....	pounds.	22,865	Nails:		
Cotton waste.....	pounds.	2,558	Cut.....	pounds.	18,800
Electrical apparatus.....		238	Wire.....	do.	16,400
Electrical machinery.....		317	Oats.....	quintals.	626
Fire bricks.....		4,013	Oilcloth.....		21
Flour.....	burels.	1,175	Oils.....	gallons.	1,385
Fruits:			Outlong.....	quintals.	465
Canned.....		345	Oysters.....		37
Miscellaneous.....		543	Paints.....		1,593
Furniture.....		845	Paper, writing.....		379
Furs.....		153	Paraffin.....	pounds.	1,217
Glassware.....		711	Patent medicines.....		1,254
Glue.....	pounds.	129	Pencils.....		36
			Piping.....		3,325
			Potatoes.....	quintals.	1,626
			Powder.....		12,881
			Prunes.....	pounds.	3,080
					115

AMERICAN MERCHANDISE—Continued.

Articles.	Quantity.	Value.	Articles.	Quantity.	Value.
Pumps		\$182	Sugar	400	\$20
Quicksilver	pounds., 22,925	12,935	Tallow	1,787	107
Raisins	do., 7,171	591	Tools		1,321
Rubber tubes		2,248	Turpentine	gallons., 60	50
Sacks		316	Type for printing	pounds., 533	236
Sifes		1	Typewriters		2,317
Salmon, canned	pounds., 4,895	397	Varnish	gallons., 75	162
Saws		80	Vegetables:		
Scales		251	Canned		756
Seeds		167	Green		1,716
Sewing machines		615	Vinegar	gallons., 712	123
Shellfish		270	Whisky	do., 1,171	3,365
Stingles		83	Wine:		
Soup	pounds., 2,000	89	In bottles	dozen., 61	291
Starch	do., 2,630	160	In kegs	gallons., 8,741	3,223
Staves		19,060	Wire	pounds., 17,271	610
Steel:			Yeast	do., 619	132
In bars	pounds., 23,347	873	Miscellaneous articles		94
In sheets	do., 25,460	669			
Stoves		368	Total		161,564

FOREIGN MERCHANDISE.

Aguardiente	gallons., 70	153	Manufactures of—		
Beer	do., 188	165	Clay		4
Cautic soda	pounds., 12,301	259	Jute		732
Cement	do., 12,183	114	Silk		406
Cheese	do., 36	15	Straw		191
Clothing:			Wool		19
Cotton		9	Matting	yards., 100	16
Woollen		9	Mineral water	gallons., 170	50
Cocunut oil		21	Pepper	pounds., 1,766	279
Coffee	pounds., 30,000	2,110	Rice	do., 69,213	1,384
Cognac	gallons., 7	30	Seeds		5
Drugs, etc.		412	Spices	pounds., 4,245	574
Firecrackers		32	Tea	do., 1,009	240
Ginger ale, in bottles, dozen ..	50	68	Vegetables		330
Groceries		95	Wine, in kegs	gallons., 238	62
Iron, pig	pounds., 2,006	612	Total		8,565
Lead ore	do., 2,333	16			

During the same month 24,639 Mexican dollars were exported from San Francisco to Hongkong.

The Consul of Mexico at Philadelphia states that the exports from that port to Mexico during the month of March, 1904, were as follows:

Articles.	Weight.	Value.
Coal	<i>Kilos.</i>	
Coke	8,810,000	\$21,828.00
Manufactures of iron	2,871,609	8,312.50
Mineral oils	11,917	2,008.65
Powder	3,650,201	65,195.55
	75,690	16,800.00
Total	11,819,417	117,184.50

The Consul-General of Nicaragua at San Francisco states that the exports from that port to the Republic of Nicaragua during the month of February, 1904, consisted of the following:

Articles.	Corinto.			San Juan del Sur.		
	Number of packages.	Weight.	Value.	Number of packages.	Weight.	Value.
Explosives.....	17	<i>Kilos.</i> 1,297	\$375.30			
Flour.....	1,927	131,013	6,825.38	160	31,298	\$1,821.58
Groceries.....	836	58,061	5,514.76			
Machinery.....	134	12,969	1,200.12			
Rice.....	200	9,252	493.50			
Tallow.....	100	21,703	2,354.15			
Varnish.....	11	671	96.50			
Miscellaneous.....	328	56,822	7,460.50			
Total.....	3,586	291,788	21,351.01	160	31,298	1,821.58

The Consul-General of Venezuela at New York advises that the merchandise exported from that port to the Republic of Venezuela during the month of January, 1904, consisted of 46,708 packages of merchandise, weighing 3,038,116.39 kilograms, valued at 2,167,026.75 bolivianos, as compared with 32 packages, weighing 3,869 kilograms, valued at 4,915 bolivianos, shipped in January, 1903.

The following table shows the movement of this commerce in January, 1903 and 1904:

Ports.	Articles.	January, 1903.			January, 1904.		
		Number of packages.	Weight.	Value.	Number of packages.	Weight.	Value.
			<i>Kilos.</i>	<i>Bolivianos.</i>		<i>Kilos.</i>	<i>Bolivianos.</i>
La Guayra.....	Merchandise.....			27,542	2,069,812.39	813,706.40	
Do.....	Silver.....			39	5,403.00	40,000.00	
Puerto Cabello.....	Merchandise.....			7,564	311,731.25	215,054.30	
Maracaibo.....	Do.....	32	3,869	4,915	9,223	534,625.75	375,555.05
Do.....	Gold.....			4	99.00	300,000.00	
Caripato.....	Merchandise.....			2,336	126,376.00	58,711.00	
Total.....		32	3,869	4,915	46,708	3,038,116.39	2,167,026.75

This merchandise comprised the following articles:

Articles.	Number of packages.	Weight	Value.
Ammunition.....	100	<i>Kilos.</i> 4,372.00	1,765.00
Animals (live).....	1	5,215.00	4,300.00
Axes and agricultural implements.....	117	10,214.50	18,407.15
Barbed wire and clamps.....	1,526	50,332.00	15,285.00
Beer and hops.....	7	131.00	305.00
Blankets.....	181	20,397.00	71,886.25
Butter.....	362	18,920.00	21,665.00
Capstubs.....	2	189.00	1,125.00
Cartridges.....	1	68.00	450.00
Cement (Roman).....	200	36,288.00	1,470.00
Coal.....	100	8,728.00	315.00

Articles.	Number of packages.	Weight.		Value.
		Kilos.	Bolivars.	
Corriage.....	1,640	45,503.00	49,380.00	
Corpses.....	1	366.00	.....
Cotton drill:				
Colored and white.....	93	17,263.00	49,735.00	
Rough and muslin.....	304	25,433.00	58,570.00	
Drugs and perfumes.....	1,121	66,157.59	113,939.79	
Fine hardware, etc.....	629	47,406.80	123,980.25	
Flour, wheat.....	16,702	1,140,730.00	262,070.00	
Forage.....	3	230.00	135.00	
Fruits.....	20	943.00	475.00	
Glass and lampware.....	228	10,388.00	8,997.50	
Gold coin.....	4	99.00	300,000.00	
Hardware and carriages.....	1,995	117,203.25	114,622.70	
Kerosene.....	8,242	292,606.00	50,860.00	
Lard.....	3,668	178,530.00	121,765.00	
Liquors.....	51	2,512.00	2,010.00	
Lumber (undressed).....	1,297	498,966.00	25,500.00	
Machinery and electrical supplies.....	636	56,601.25	84,890.05	
Niter salts.....	4	247.00	140.00	
Oils and paints.....	409	28,882.50	13,859.60	
Printing supplies (paper, machinery, and type).....	53	7,413.00	3,550.00	
Provisions.....	4,850	164,137.50	119,782.65	
Revolvers.....	1	4.00	380.00	
Sailcloth and ducking.....	214	24,951.00	61,296.90	
Sewing machines and parts thereof.....	145	8,158.00	43,070.00	
Silver coin.....	39	5,409.00	104,000.00	
Soap and candles.....	1,317	140,993.00	26,975.00	
Sugar.....	4	454.00	230.00	
Tobacco:				
Chewing.....	4	197.00	415.00	
Fillings.....	56	3,712.00	5,895.00	
Leaf.....	36	1,573.00	5,329.00	
Total.....	46,708	3,038,446.39	2,167,026.75	

The Consul-General of Venezuela at New York advises that the merchandise exported from that port to the Republic of Venezuela during the month of February, 1904, consisted of 44,441 packages of merchandise, weighing 2,366,631.50 kilograms, valued at 1,634,612.95 bolivars, as compared with 39,376 packages, weighing 2,700,236.75 kilograms, valued at 1,058,454.10 bolivars, shipped in February, 1903.

The following table shows the movement of this commerce in February, 1903 and 1904:

Ports.	Articles.	February, 1903.			February, 1904.		
		Number of packages.	Weight.	Value.	Number of packages.	Weight.	Value.
La Guaira.....	Merchandise	19,838	Kilos. 1,695,616.25	Bolivars. 438,028.00	22,706	Kilos. 1,273,020.15	Bolivars. 719,083.3
Do.....	Gold	1	21.00	58,250.00	.....	.....	.....
Puerto Cabello.....	Merchandise	4,930	193,972.70	91,435.69	11,181	443,336.85	224,815.6
Maraquiteo.....	do	13,164	737,866.30	433,938.00	8,536	439,793.50	260,639.5
Do.....	Gold	.....	.....	.....	6	128.00	330,000.0
La Vela.....	Merchandise	300	13,400.00	2,810.00	.....	.....	.....
Cumaná.....	do	119	5,285.00	2,105.00	.....	.....	.....
Caripano.....	do	1,021	54,075.50	30,866.50	1,989	210,347.00	80,074.3
Total.....	.....	39,376	2,700,236.75	1,058,454.10	44,441	2,366,631.50	1,634,612.95

This merchandise comprised the following articles:

Articles.	Number of packages.	Weight.	Value.
		<i>Kilos.</i>	<i>Bolivares.</i>
Animals (live).....	3	841.00	625.00
Axes and agricultural implements.....	141	3,351.00	5,625.00
Barbed wire and clamps.....	3,730	112,081.00	34,288.75
Beer and loops.....	17	378.00	650.00
Blankets.....	130	15,223.50	55,610.00
Butter.....	696	36,848.00	19,850.00
Capsules.....	3	137.00	370.00
Cartridge shells.....	2	121.00	1,125.00
Cement (Roman).....	2	291.00	15.00
Cordage.....	1,217	33,231.00	35,970.00
Cotton drill:			
Colored and white.....	131	27,328.00	73,205.00
Kongh and muslin.....	156	11,559.00	33,490.00
Drugs and perfumes.....	694	38,155.50	89,435.65
Fine hardware, etc.....	779	70,447.10	124,407.45
Flour, wheat.....	12,008	792,230.00	194,982.50
Forage.....	16	586.00	255.00
Fruits.....	10	466.00	245.00
Glass and lamp ware.....	79	2,589.75	2,575.00
Gold coin.....	6	128.00	350,000.00
Hardware and carriages.....	1,993	120,000.50	79,074.10
Kerosene.....	12,591	446,145.00	79,745.00
Lard.....	2,462	127,585.00	101,021.55
Liquors.....	11	4,008.00	655.00
Lumber (undressed).....	410	13,905.00	5,373.45
Machinery and electrical supplies.....	728	474,728.85	128,014.10
Oils and paints.....	328	16,269.00	11,878.40
Printing supplies (paper, machinery, and type).....	104	22,934.50	7,780.00
Provisions.....	4,973	138,354.00	114,291.75
Saddlery and tacking.....	86	8,780.00	23,460.00
Sewing machines and parts thereof.....	51	2,460.00	4,060.00
Sap and candles.....	801	84,144.00	16,568.65
Tobacco:			
Chewing.....	6	152.00	330.00
Fillings.....	57	3,933.00	6,265.00
Leaf.....	17	940.00	3,395.00
Total.....	44,411	2,366,631.50	1,631,612.95

FOREIGN COMMERCE FOR FEBRUARY, 1904.

The advance sheets from the "Monthly Summary of Commerce and Finance," issued by the Bureau of Statistics in the Department of Commerce and Labor, show that during the month of February there was an increase in imports and a decrease in exports as compared with February last year, just the reverse of the showing made for January.

A noticeable change from January is the increase in the proportion of free importations. In January 47.75 per cent of all the imports were free of duty. In February the percentage of free imports was 51.65 of the total, against 44.74 for February, 1903. The total value of imports for the month was \$88,820,953, against \$82,591,973 for January this year and \$82,622,246 for February last year. The imports free of duty in February this year amounted to \$45,876,740, against \$36,964,754 last year. The total value of dutiable imports during February was \$42,944,213, against \$45,657,492 in February, 1903. The largest increase in imports in any single classification was under the head of articles of food and animals, which were valued at \$24,151,776 in February this year, against \$13,763,464 last year. This included an increase of nearly \$7,000,000 in the importations of coffee,

an increase of about \$3,000,000 in importations of sugar, and smaller increases in imports of many other articles of food.

The most noticeable feature of the statistics of exports for February is the falling off in the exports of the products of agriculture, which amounted to but \$68,548,640, against \$92,816,338 for January this year and \$81,479,273 for February last year. Among the principal decreases in exports of agricultural products were: Breadstuffs, from \$17,652,116 last year to \$11,642,548 this year; cotton, from \$37,455,913 last year to \$30,591,735 this year; and provisions, from \$15,302,614 last year to \$14,218,069 this year. The decrease in cotton exports is still more apparent if the figures are stated in bales, the record for February this year having been but 413,878 bales, against 782,081 bales last year.

Except for a very small decline in miscellaneous exports, there was an increase during February in exports of all classes except the products of agriculture. The largest increase was in the exports of domestic manufactures, which amounted to \$38,189,012 in February this year, against \$32,612,784 in the same month last year. Exports of the products of mining increased from \$2,941,416 in February last year to \$3,117,571 this year. Exports of forest products increased from \$3,965,511 to \$5,366,952, and exports of fishery products from \$334,124 last year to \$868,847 this year. Miscellaneous exports decreased from \$1,276,085 to \$949,862.

For the eight months ending February 29, 1904, the total imports amounted to \$654,159,937, against \$680,771,760 for the corresponding period last year. For the eight months of this year free imports amounted to \$300,286,876 and dutiable to \$353,873,061, against \$277,342,919 free and \$403,428,841 dutiable for the same period last year. The total value of domestic exports for the past eight months was \$1,032,227,753, against \$963,931,886 for the corresponding period last year.

RECOGNITION OF LATIN-AMERICAN CONSULAR OFFICERS.

The International Bureau of the American Republics has been informed by the Department of State of the United States, under date of March 22, 1904, of the recognition of the following consular officers of Latin America:

CAYETANO ROMERO, Consul-General of Mexico at San Francisco, California.

RAMON VIADA, Consul of Honduras at Mobile, Alabama.

IRON AND STEEL EXPORTS DURING FEBRUARY, 1904.

The official compilations of the foreign commerce of the United States issued by the Department of Commerce and Labor of the United

States show that in the month of February, when the steel companies were presumably working hard for export orders, the total exports, aggregating \$8,761,257, were only \$1,837,026 in excess of the exports during February, 1903, when the domestic orders on the books of the steel companies were millions of tons ahead of their capacity and no efforts were being made for export trade.

During the eight months ending February last the total exports of \$67,887,037 were \$4,964,864 in excess of the exports for the eight months ending February, 1903, but only \$3,211,514 more than the exports for the eight months ending February, 1902.

In February last 3,429 tons of pig iron were exported, compared with 876 tons in February, 1903, while in the eight months ending February the total exports of pig iron were 23,095 tons, compared with 13,048 tons for the eight months ending February, 1903, and 47,654 tons for the eight months ending February, 1902.

The steel rails exported last February aggregated 12 tons, compared with 2 tons in February, 1903, while for the eight months ending February last the rail exports were 752 tons, compared with 47 tons for the corresponding period in 1903 and 600 tons for the eight months ending February, 1902.

The exports of structural steel in February last were less than in February, 1902. For the eight months ending February the total exports of structural steel were 19,971 tons, compared with 22,805 tons in 1903 and 39,376 tons in 1902.

The export trade in locomotives shows a decided increase, 276, worth \$3,121,783, being sent abroad in the eight months ending February, compared with 215, worth \$2,504,264, in 1903, and 236, worth \$2,102,510, in 1902.

NATURALIZATION TREATY WITH THE REPUBLIC OF HAITI.

Signed at Washington, March 22, 1904.

Ratification advised by the Senate, February 1, 1904.

Ratified by the President, March 17, 1904.

Ratified by Haiti, April 24, 1904.

Ratifications exchanged at Washington, March 19, 1904.

Proclaimed, March 24, 1904.

The United States of America and the Republic of Haiti desiring to regulate the citizenship of those persons who may emigrate from the United States to Haiti, or from Haiti to the United States, have resolved to conclude a treaty on this subject.

For that purpose they have appointed their Plenipotentiaries, to-wit: The President of the United States: JOHN HAY, Secretary of State of the United States;

The President of Haiti: MR. J. N. LÉGER, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Haiti at Washington;

Who, after the mutual communication of their respective full powers, found in good and due form, have agreed upon the following articles:

ARTICLE I.

Citizens of the United States of America who shall have been duly naturalized as citizens of Haiti, and who shall have resided uninterruptedly in Haiti during a period of five years, shall be recognized by the United States as citizens of Haiti.

Reciprocally, citizens of Haiti who shall have been duly naturalized as citizens of the United States of America, and who shall have resided uninterruptedly in the United States during a period of five years, shall be recognized by Haiti as citizens of the United States.

This article shall apply as well to those already naturalized in either country as those hereafter naturalized.

ARTICLE II.

The person who, after having become a naturalized citizen of one of the contracting States, shall return to live in the country of his origin, without intention to return to the country where he has been naturalized, shall be considered as having renounced the nationality obtained through naturalization.

ARTICLE III.

The intent not to return may be held to exist when the person naturalized in the one country resides more than two years in the other country.

ARTICLE IV.

The naturalized citizens of either State who return to their country of origin, will be there liable to prosecution and punishment in conformity to the laws for the crimes or misdemeanors committed before their emigration and that are not covered by the statute of limitations.

ARTICLE V.

The declaration of intention to become a citizen of the one or the other country has not for either party the effect of naturalization.

ARTICLE VI.

The present treaty shall remain in force for ten years from the date of the exchange of ratifications; and unless one of the contracting parties shall notify the other of its intention to terminate it one year before the expiration of that period, the said treaty shall continue in force from year to year until the expiration of one year after official notice shall have been given by either of the contracting governments of a purpose to terminate it.

ARTICLE VII.

The present treaty shall be submitted to the approval and ratification of the respective appropriate authorities of each of the contracting parties, and the ratifications shall be exchanged at Washington as soon as possible within twelve months from the date hereof.

In witness whereof, the respective Plenipotentiaries have signed the foregoing articles, and have affixed their seals.

Done in duplicate at the City of Washington, in the English and French languages this twenty-second day of March, 1902.

JOHN HAY. [SEAL.]

J. N. LÉGER. [SEAL.]

And whereas the said treaty has been duly ratified on both parts, and the ratifications of the two governments were exchanged in the City of Washington, on the nineteenth day of March, one thousand nine hundred and four:

Now, therefore, be it known that I, Theodore Roosevelt, President of the United States of America, have caused the said treaty to be made public, to the end that the same and every article and clause thereof may be observed and fulfilled with good faith by the United States and the citizens thereof.

In testimony whereof, I have herewith set my hand and caused the seal of the United States of America to be affixed.

Done at the City of Washington, this twenty-fourth day of March, in the year of our Lord one thousand nine hundred and [SEAL.] four, and of the Independence of the United States of America the one hundred and twenty-eighth.

THEODORE ROOSEVELT.

By the President:

JOHN HAY

Secretary of State.

NEW DEFINITIONS OF SUGAR.

[From Circular No. 10, United States Department of Agriculture.]

(a) SUGAR AND SUGAR PRODUCTS.

DEFINITION.

1. Sugar is the product chemically known as sucrose (saccharose) chiefly obtained from sugar cane, sugar beets, sorghum, maple, or palm.

STANDARD.

Standard sugar is white sugar containing at least ninety-nine and five-tenths (99.5) per cent of sucrose.

DEFINITIONS.

2. Granulated, loaf, cut, milled, and powdered sugars are different forms of standard sugars.

3. Maple sugar is the solid product resulting from the evaporation of maple sap.

4. Massecurite, melada, mush sugar, and concrete are products obtained by evaporating the purified juice of a sugar-producing plant, or a solution of sugar, to a solid or semisolid consistence in which the sugar chiefly exists in a crystalline state.

5. Molasses is the product left after separating the sugar from massecurite, melada, mush sugar, or concrete.

STANDARD.

Standard molasses is molasses containing not more than twenty-five (25) per cent of water nor more than five (5) per cent of ash.

DEFINITIONS.

6. Sirup is the product obtained by purifying and evaporating the juice of a sugar-producing plant without removing any of the sugar.

7. Sugar-cane sirup is a sirup obtained by the evaporation of the juice of the sugar cane or by the solution of sugar-cane concrete.

8. Sorghum sirup is a sirup obtained by the evaporation of sorghum juice or by the solution of sorghum concrete.

9. Maple sirup is a sirup obtained by the evaporation of maple sap or by the solution of maple concrete.

10. Sugar sirup is a product obtained by dissolving sugar to the consistence of a sirup.

STANDARD.

Standard sirup is a sirup containing not more than thirty (30) per cent of water nor more than two and five-tenths (2.5) per cent of ash.

(b) GLUCOSE PRODUCTS.

DEFINITION.

1. Starch sugar or grape sugar is the solid product obtained by hydrolizing starch or a starch-containing substance until the greater part of the starch is converted into dextrose. Starch sugar or grape sugar appears in commerce in two forms, anhydrous and hydrous. In the former, the sugar is crystallized without water or crystallization; in the latter, it is crystallized with water of crystallization. The

hydrous varieties are commonly known as 70 and 80 sugars: 70 sugar is also known as brewers' sugar, and 80 sugar as climax or acme sugar.

STANDARDS.

(a) Standard 70 sugar or brewers' sugar is hydrous starch sugar containing not less than seventy (70) per cent of dextrose and not more than eight-tenths (0.8) per cent of ash.

(b) Standard 80 sugar, climax or acme sugar, is hydrous starch sugar containing not less than eighty (80) per cent of dextrose and not more than one and one-half (1.5) per cent of ash.

(c) Standard anhydrous grape sugar is anhydrous grape sugar containing not less than ninety-five (95) per cent of dextrose without water of crystallization and not more than eight-tenths (0.8) per cent of ash.

The ash of these standard products consists almost entirely of chlorids and sulphates of lime and soda.

DEFINITION.

2. Glucose, mixing glucose, or confectioners' glucose is a thick sirupy substance obtained by incompletely hydrolyzing starch or a starch-containing substance, decolorizing and evaporating the product. It is found in various degrees of concentration, ranging from forty-one (41) to forty-five (45) degrees Baumé.

STANDARD.

Standard glucose, mixing glucose, or confectioners' glucose is colorless glucose, varying in density between forty-one (41) and forty-five (45) degrees Baumé, at a temperature of one hundred (100) degrees F. (37.7° C.). It conforms in density, within these limits, to the degree Baumé it is claimed to show, and for a density of forty-one (41) degrees Baumé contains not more than twenty-one (21) per cent of water and for a density of forty-five (45) degrees not more than fourteen (14) per cent. It contains on a basis of forty-one (41) degrees Baumé not more than one (1) per cent of ash, consisting chiefly of chlorids and sulphates of lime and soda.

DEFINITION.

3. Glucose sirup or corn sirup is glucose unmixed or mixed with sirup or molasses.

STANDARD.

Standard glucose sirup or corn sirup is glucose sirup or corn sirup containing not more than twenty-five (25) per cent of water nor more than three (3) per cent of ash.

(c) CANDY.

DEFINITION.

1. Candy is a product prepared from a saccharine substance or substances, with or without the addition of harmless coloring, flavoring, or filling materials.

STANDARD.

2. Standard candy is candy containing no terra alba, barytes, talc, chrome yellow, or other mineral substances or poisonous colors or flavors or other ingredients injurious to health.

URUGUAY.

MOVEMENT OF THE PORT OF MONTEVIDEO IN DECEMBER AND THE CALENDAR YEAR 1903.

The Buenos Ayres "*Handels-Zeitung*" ("*Revista Financiera y Comercial*") publishes the following figures showing the movement of the port of Montevideo for December and the calendar year 1903, as compared with 1902:

VESSELS CLEARED.

	1903.		1902.	
	Steam-ships.	Sailing vessels.	Steam-ships.	Sailing vessels.
January.....	72	8	89	9
February.....	99	8	94	12
March.....	108	6	95	9
April.....	117	8	102	9
May.....	118	16	78	13
June.....	108	9	109	8
July.....	34	2	102	13
August.....	40	1	88	7
September.....	32	2	91	4
October.....	30	1	94	6
November.....	40	3	81	6
December.....	41	1	96	18
Total.....	839	65	1,119	111

EXPORTS.

	Decem-ber, 1903.	1903.	1902.
United States:			
Oxhides, dry.....	number.. 1,500	135,665	933,58
Oxhides, salted.....	do.....		54,11
Hair.....	bales.. 54	665	79
Wool.....	do... 50	200	18
Sheepskins.....	do.....	1	7
Various hides.....	do.....		1
Jerked beef.....	do... 109	16,427	15,11
do.....	tons.. 587		
Tallow.....	pipes.....		150
do.....	hogsheads.....		4
Bone and bone ash.....	sacks.....	833	3,75
Tongues.....	barrels.....		10
Horns.....	number.. 228,536		254,93
Italy:			
Oxhides, dry.....	do... 10,963	114,939	84,80
Oxhides, salted.....	do.....	815	4
Hair.....	bales.. 96	350	22

EXPORTS—Continued.

		Decem- ber, 1903.	1903.	1902.
Italy—Continued.				
Wool	bales	52	553	1,233
sheepskins	do.		2,053	620
Jerked beef	do.			100
Tallow	pipes	1,636	4,197	3,501
Do	hogsheds.		263	149
Birdseed	sacks			500
Flour	do.	5	5	3,600
Wheat	do.	156	156	16,841
Do	tons.			942
Bran	sacks		803	
Fine bran	do.	418	418	
Corn	do.	985	16,354	13,544
Bone and bone ash	do.		85,173	
Do	tons.		1,818	1,547
Cattle	head.		801	
Sheep	do.		10	
Horses	do.		25	
Intestines	sacks		50	
Do	barrels		125	
Do	hogsheds.			16
Horns	number.	6,000	178,566	180,125
France:				
Oxhides, dry	do.	79	31,102	29,211
Oxhides, salted	do.	11,447	143,683	106,844
Hair	bales		355	464
Wool	do.	3,469	32,010	16,845
Sheepskins	do.	652	10,376	12,260
Various hides	do.			17
Jerked beef	do.			2,359
Tallow	pipes	124	234	504
Do	hogsheds.			926
Birdseed	sacks		481	309
Flour	do.			3,000
Wheat	do.			4,197
Bran	do.			6,148
Linseed	do.		2,239	3,920
Corn	do.		10,622	19,245
Bone and bone ash	do.		17,402	13,172
Do	tons.		4,144	365
Sheep	head.		250	300
Intestines	bales	23	67	8
Do	barrels		182	81
Tongues	boxes		2	
Horns	number	8,950	586,166	290,208
Conserved meat	boxes		786	
Portugal:				
Oxhides, dry	number	13,800	101,880	112,903
Hair	bales			14
Wool	do.		5	21
Sheepskins	do.	546	843	235
Jerked beef	do.		4,031	4,745
Do	tons		543	
Tallow	pipes		105	1,145
Do	hogsheds.			96
Wheat	sacks		500	
Cattle	head		399	
Sheep	do.		250	200
Horses	do.		4	
Conserved meat	boxes		109	116
Spain:				
Oxhides, dry	number	22,565	112,479	137,553
Oxhides, salted	do.		3,811	1,100
Hair	bales		14	1
Wool	do.			5
Sheepskins	do.		1	11
Jerked beef	do.	977	6,686	3,305
Do	tons	65	158	
Tallow	pipes	181	3,031	2,218
Do	hogsheds.	143	3,057	1,931
Birdseed	sacks		558	692
Wheat	do.			13
Fine bran	do.		100	
Corn	do.	10,312	16,513	162
Bone and bone ash	do.		1	
Cattle	head			314
Sheep	do.			148
Grease	boxes		100	40
Intestines	bales	30	172	203
Do	boxes		32	
Do	sacks		3	
Horns	number		45,452	
Meat broth	boxes			31

sub-
ring,

tale,
rs or

AND

era y
ent of
03, as

sailing
vessels.

9
12
9
13
12
7
4
6
6
18
114

1902.

903, 58
54, 117
79
138
7
1
15, 111
150
0
3, 717
100
254, 921
84, 86
22

966 INTERNATIONAL BUREAU OF THE AMERICAN REPUBLICS.

EXPORTS—Continued.

		December, 1903.	1903.	1902.
Belgium:				
Oxhides, dry	number	19,223	91,775	34,734
Oxhides, salted	do.	2,100	207,778	203,403
Hair	bales	23	250	18
Wool	do.	296	23,004	13,067
Sheepskins	do.		621	8
Jerked beef	do.			77
Tallow	pipes	125	480	
Do	hogsheads	50	50	
Wheat	sacks			14,612
Bran	do.			1,308
Linseed	do.		17,570	
Corn	do.		12,910	15,833
Barley	do.			1,501
Bone and bone ash	do.		585	1,208
Intestines	boxes		9	
Do	barrels			48
Tongues	boxes		5,511	5,135
Do	barrels			134,701
Horns	number		251,501	
Germany:				
Oxhides, dry	number	6,591	100,208	84,831
Oxhides, salted	do.	16,030	299,528	157,109
Hair	bales	71	113	12
Wool	do.	2,194	19,062	22,831
Sheepskins	do.	713	2,371	41
Various hides	do.			2
Jerked beef	do.			566
Tallow	pipes		58	115
Wheat	tons			7,600
Do	sacks			49,309
Bran	do.	12,293	72,725	21
Do	tons		96	211
Fine bran	sacks	1,242	8,686	5,820
Do	tons		30	
Linseed	do.		40	1
Corn	sacks		12,563	11,655
Bone and bone ash	tons		982	1,931
Sheep	head		300	
Intestines	barrels		119	
Do	do.		101	10
Horns	number	31	23,750	
Great Britain:				
Oxhides, dry	number	2,924	28,086	8,605
Oxhides, salted	do.		10,472	13,494
Hair	bales	9	12	10
Wool	do.	108	11,206	9,701
Sheepskins	do.	168	1,256	21
Jerked beef	do.	125	1,655	3,401
Do	tons	7	237	
Tallow	pipes	240	1,352	2,151
Do	hogsheads		291	5,609
Bransced	sacks		50	
Flour	do.			50
Wheat	do.	1,844	12,491	17,308
Do	tons			71
Bran	sacks		2,383	
Fine bran	do.		500	
Linseed	do.	3,334	21,493	
Corn	do.	10,672	104,613	84,228
Do	tons			1,119
Barley	do.			10
Do	sacks			10
Bone and bone ash	do.		10,031	79
Oxen	tons		1,675	4,888
Horses	head			3
Goats	do.			3
Goats	bales			6
Intestines	do.		15	3
Do	crusks		22	
Do	barrels			3
Tongues	do.		1,813	5,209
Do	boxes		9,610	4,401
Hay	bales			9
Horns	number		87,000	
Ment broth	boxes			
Conserved meat	do.		1,593	6
Brazil:				
Oxhides, dry	number		4,484	23,091
Oxhides, salted	do.		39,689	3,225
Hair	bales		1	
Wool	do.		511	29
Sheepskins	do.	10	155	2

EXPORTS—continued.

		Decem-ber, 1903.	1903.	1902.
Brazil—Continued.				
	Various hides.....	bales.....		6
	Jerked beef.....	do.....	51,201	338,165
	Do.....	tons.....	1,780	21,313
	Tallow.....	pipes.....	891	1,226
	Do.....	hogsheds.....	95	1,282
	Birdseed.....	sacks.....		2,528
	Flour.....	do.....	6,100	16,732
	Wheat.....	do.....		321
	Do.....	tons.....		
	Bran.....	do.....	1,488	25
	Do.....	do.....		12,288
	Fine bran.....	do.....		3,871
	Linseed.....	do.....	369	369
	Corn.....	do.....	8,130	22,876
	Barley.....	do.....		31
	Bone and bone ash.....	do.....		11
	Cattle.....	head.....		1,008
	Mules.....	do.....		242
	Sheep.....	do.....	1,211	15,233
	Oxen.....	do.....		8
	Horses.....	do.....		39
	Hogs.....	do.....		229
	Meat extract.....	boxes.....		13
	Intestines.....	bales.....		25
	Do.....	boxes.....		10
	Tongues.....	do.....	180	750
	Do.....	barrels.....		32
	Do.....	hogsheds.....		28
	Hay.....	bales.....	7,168	2,095
	Conserved meat.....	boxes.....		2
Chile:				
	Jerked beef.....	bales.....		3
	Tallow.....	pipes.....	197	1,177
	Do.....	hogsheds.....	771	6,322
	Birdseed.....	sacks.....		175
	Flour.....	do.....	256	2,330
	Wheat.....	do.....		10
	Bran.....	do.....		85
	Fine bran.....	do.....		167
	Linseed.....	do.....		50
	Corn.....	do.....	300	6,657
	Sheep.....	head.....		20
	Meat extract.....	boxes.....		1
	Grease.....	hogsheds.....		279
	Do.....	boxes.....		3,088
	Do.....	barrels.....	600	917
	Do.....	quarterols.....	120	1,132
	Do.....	pipes.....		10
	Tongues.....	boxes.....		10
Cuba:				
	Oxhides, salted.....	number.....	12,546	15,185
	Jerked beef.....	bales.....	1,994	209,780
	Do.....	tons.....	133	1,568
	Flour.....	sacks.....		2
	Bran.....	do.....		9,400
	Corn.....	do.....		20
	Sheep.....	head.....		210
	Conserved meat.....	boxes.....		20
West Indies:				
	Jerked beef.....	bales.....		7-0
	Do.....	tons.....		1,392
	Tallow.....	hogsheds.....		71
	Birdseed.....	sacks.....		10
	Flour.....	do.....		171
	Bran.....	do.....		100
	Corn.....	do.....		100
	Barley.....	do.....		150
	Mules.....	head.....		110
	Sheep.....	do.....		100
	Oxen.....	do.....		25
	Horses.....	do.....		2
	Tongues.....	boxes.....		2
	Hay.....	bales.....	200	300
	Conserved meat.....	boxes.....		1
Malvin Islands:				
	Flour.....	sacks.....	66	796
	Bran.....	do.....		211
	Fine bran.....	do.....		317
	Corn.....	do.....	12	715
	Sheep.....	head.....		125
Holland:				
	Oxhides, salted.....	number.....		7,707
	Tallow.....	pipes.....		100

968 INTERNATIONAL BUREAU OF THE AMERICAN REPUBLICS.

EXPORTS—Continued.

		Decem- ber, 1903.	1903.	1902.
Holland—Continued.				
Bran	.....sacks.		5,696	.....
Wheat	.....tons.			2,900
Intestines	.....hogsheads.			69
Austria:				
Oxhides, dry	.....number.		2,750	
Africa:				
Mules	.....head.			1,335
Orders:				
Oxhides, dry	.....number.		1,467	3,007
Oxhides, salted	.....do.		12,755	26,262
Hair	.....bales.		8	
Wool	.....do.		1,931	
Sheepskins	.....do.		350	
Tallow	.....pipes.		1,706	30
Do	.....hogsheads.		615	60
Flour	.....sacks.		3,675	1,006
Wheat	.....do.		730	60
Bran	.....tons.		70	
Fine bran	.....sacks.			46
Corn	.....do.		26,789	18,476
Do	.....tons.		90	
Bone and bone ash	.....do.		2,278	
Mules	.....head.	35	62	15
Sheep	.....do.			1,27
Horns	.....number.			40,014

VENEZUELA.

MESSAGE OF PRESIDENT CASTRO.

On February 20, 1904, President CIPRIANO CASTRO delivered a comprehensive message to the Venezuelan Congress, in which he ably discussed the domestic and foreign affairs of the Republic.

In the paper in question the President sets forth the fact that Venezuela remains at peace with all the nations of the world, and that her foreign relations with the civilized nations of both hemispheres are of the most cordial and amicable nature. The message contains a complete and detailed history of the intervention of Germany, England, and Italy in the internal affairs of Venezuela and of the results arising out of the same, and enters into detail and treats in a masterful manner the foreign relations of Venezuela with all of the principal countries of the world.

The message contains much valuable information concerning the domestic affairs of the Republic. The telegraphic system of the nation now covers 6,480 kilometers. Two cable lines have been constructed; one from the ports of Altagracia to Bella Vista and Maracaibo, and the other between Ciudad Bolivar and Soledad. The telephone system of the Republic covers 207 kilometers.

In 1903 there were issued 11 complete titles to mines, five of which covered asphalt properties, three coal deposits, and three copper mines. During the same year the mining taxes amounted to 6,636 bolivars, and during the same period public lands were alienated to the value of 2,906 bolivars.

With reference to the finances of the nation, the President says: "The financial statement will be short but eloquent. I present to you here, in a brief recapitulation, some of the data which you will find fuller and in minute detail in the report of the Secretary of the Treasury.

"In accordance with the authority which Congress conferred on the National Executive, by decrees of April 11, 1903, and May 8, of the same year, I ordered the coinage of 4,000,000 bolivars in silver at the mint in Philadelphia. Of this amount 3,000,000 bolivars had arrived at the custom-house of La Guaira up to December 31, 1903, and the rest, or 1,000,000 bolivars, was received in January, 1904. The total cost of this silver and its mintage was 1,383,216.06 bolivars.

"The salt mines of the Republic produced in the economic year ending June 30, 1903, the sum of 1,478,653.92 bolivars. This amount is about 50 per cent of the production of those mines during the former year, but such a decrease is natural and even small, if the period in which it was made is taken into account.

"The paralyzation of the account of the bonds of the salt mines was absolutely necessary up to the month of August, at which time the Government determined to apply to their amortization the receipts obtained after that month. With this amount and the sums credited by the transfer of the war tax there have been made up to the present time 17 payments, which have reduced the balance of the account to 3,050,500 bolivars.

"The stable character of the 1 per cent bond account has produced an increase in it. The amount in circulation is 3,360,596.12 bolivars, to which have been added up to December 31 last the interest amounting to 2,250,781.44 bolivars. The balance of this account was then, on the date mentioned, 5,611,377.56 bolivars.

"As will be seen by the report of the Secretary of the Treasury, the amount of sealed paper on hand on January 1, 1904, was 546,114 bolivars.

"The customs receipts of La Guaira and Puerto Cabello, being subject to the reduction of 30 per cent agreed to in the protocols of Washington, the Government had to levy a special war tax, as you will see in the report of the Secretary of the Treasury. That measure, which it was necessary to introduce in order to avoid a financial crisis of the Government under such critical circumstances as those through which we have just passed, produced 9,760,172.50 bolivars, and these receipts enabled us to attend to pressing obligations, the gravity and urgency of which may be comprehended from the items of the account.

"On December 31, 1902, the account of the Government with the Bank of Venezuela showed a balance against the nation of 10,495,193.89 bolivars. That balance, on December 31, 1903, was 3,215,992.61 bol-

1902.

2,900
69

1,355

3,067
26,982

30

100

1,066
60

46

18,426

15

1,237

40,011

a com-
bly dis-

Vene-
nat her
are of
a com-
ngland,
arising
al man-
ncipal

ng the
e nation
ructed:
and the
stem of

which
mines.
olivars.
e value

vars, which we have continued diminishing until, at the present time, it is less than 1,500,000 bolivars."

The message contains also interesting information on the finances of the country, of which the following is a summary:

REVENUES.	
	<i>Bolivars.</i>
Customs receipts	21, 102, 827.53
Transit tax	5, 731, 292.66
Transfer of the salt-bonds account	1, 318, 615.08
Transfer of the 1903 loan account	341, 266.56
Silver coinage	3, 000, 000.00
Sundry receipts	3, 000, 410.25
Total	<u>34, 494, 412.08</u>

EXPENDITURES.	
Budgetary expenditure	10, 316, 619.02
Military expenditure	10, 962, 628.63
Revenue of the States	1, 435, 272.16
Coinage expense	1, 386, 752.06
Transfer of several accounts	259, 153.95
Public works	1, 100, 070.77
Public instruction	705, 917.99
Paid to Messrs. H. L. Boulton, Limited, on account of the 30 per cent on the La Guárdia and Puerto Cabello receipt, according to the Washington protocols	4, 183, 804.90
Paid to the Banco de Venezuela	3, 979, 201.28
Cash balance in the Treasury December 31, 1903	164, 991.32
Total	<u>34, 494, 412.08</u>

SUMMARY.			
[Five bolivars = United States dollar.]			
		<i>Bolivars.</i>	
Revenue	34, 494, 412.08	=	\$6, 898, 882.41
Expenditures	34, 329, 420.76	=	6, 865, 884.15
Surplus	164, 991.32	=	32, 998.26

There was a deposit of stamps in the Banco de Venezuela amounting to 19,595,232.55 bolivars, and the salt bonds amounted to 4,892,765 bolivars.

The statement of the debts of Venezuela is as follows:

[Five Bolivars = United States dollar.]			
		<i>Bolivars.</i>	
Internal debt	70, 130, 422.04	=	\$14, 026, 084.80
Interest outstanding	22, 852, 606.03	=	4, 570, 533.26
	<u>92, 983, 028.07</u>	<u>=</u>	<u>18, 596, 618.06</u>
External debt	125, 363, 494.86	=	25, 072, 698.92
Interest outstanding	26, 281, 926.22	=	5, 256, 385.24
	<u>151, 645, 421.08</u>	<u>=</u>	<u>30, 329, 084.16</u>

SUMMARY OF DEBTS.

	Bolivars.
Public debt	195,493,916.90 = \$39,098,783.38
Interest outstanding	49,134,592.85 = 9,826,918.57
Total indebtedness	244,628,509.75 = 48,925,701.95

TARIFF MODIFICATIONS.

I.—*Resolution of December 12, 1903, establishing the customs treatment of "casupos" or straw or cardboard envelopes for wrapping bottles.*

[*"Gaceta Oficial"* No. 9025, of December 12, 1903.]

This Resolution provides that "casupos" or straw or cardboard envelopes for wrapping bottles shall be assessed on importation according to the Second Class of the Tariff.

II.—*Resolution dated December 12, 1903, classifying for duty light unbleached linen and cotton cloth called "Sanitas."*

[*"Gaceta Oficial"* No. 9026, of December 11, 1903.]

By virtue of this Resolution "light unbleached linen and cotton cloth called sanitas" shall be dutiable under Class 4 of the Tariff.

NEW MINING CODE.

The new Code of Mines, decreed by the President of Venezuela, has been approved by the Senate and will become effective on April 19, 1904. Notable alterations have been introduced, especially in the provisions affecting asphalt mines, which can no longer be denounced by private individuals.

WORLD'S PRODUCTION OF GOLD FOR 1903.

The "Mining and Engineering Review" of January 30, 1904, publishes the following figures of the world's production of gold during 1903, as compared with the two preceding years:

Countries.	1901.	1902.	1903.
North America:			
United States	\$78,666,700	\$70,992,800	\$74,125,340
Canada	21,462,222	20,741,245	19,500,000
Newfoundland	13,613	82,680	43,000
Mexico	10,329,316	11,293,524	12,550,000
Central America	875,000	1,550,000	1,600,000
South America:			
Argentina	13,655	60,000	50,000
Bolivia	150,000	150,000	150,000
Brazil	2,762,218	3,036,381	2,800,000
Chile	450,000	500,000	575,000
Colombia	2,070,000	2,100,000	2,000,000
Costa Rica	262,500	275,000	250,000
British Guiana	1,902,301	1,829,137	1,625,000
Dutch Guiana	500,275	390,438	375,000
French Guiana	2,034,038	2,392,428	2,100,000
Peru	1,661,231	1,850,000	1,750,000
Uruguay	32,799	33,237	35,000
Venezuela	800,000	600,000	600,000

Countries.	1901.	1902.	1903.
Europe:			
Austria.....	\$90,970	\$1,652	\$5,000
Hungary.....	2,189,721	2,165,000	2,140,000
Germany.....	59,814	62,472	62,000
Italy.....	2,725	10,270	10,200
Norway.....	2,658	2,500	2,500
Portugal.....	1,323	1,300	1,000
Russia.....	25,911,741	21,160,011	21,000,000
Spain.....	10,645	10,000	10,000
Sweden.....	11,671	62,500	62,500
Turkey.....	30,571	30,000	30,000
United Kingdom.....	107,267	65,105	50,000
Africa:			
Transvaal.....	1,920,944	35,250,155	61,527,221
Abyssinia.....	700,000	700,000	700,000
Rhodesia.....	3,074,730	3,573,822	1,146,270
Soudan.....	55,825	50,000	50,000
West Coast.....	620,100	100,000	350,000
Madagascar.....	511,282	575,000	700,000
Mozambique.....	255,810	150,000	150,000
Asia:			
British Borneo.....	250,000	275,000	275,000
China.....	3,000,000	5,500,000	6,000,000
East Indies.....	566,875	657,205	550,000
British India.....	9,422,855	9,683,738	11,118,820
Japan.....	1,617,498	1,600,000	1,700,000
Korea.....	2,320,000	3,500,000	1,000,000
Malay Peninsula.....	379,037	375,000	350,000
Australasia.....	77,171,268	82,151,311	88,170,999
Other countries.....	150,000	150,000	150,000
Total.....	260,877,128	298,915,198	327,049,750

TRADE OPPORTUNITIES IN LATIN AMERICA.

Contracts are about to be let for considerable material, equipment, etc., to be used by the Cienfuegos, Palmira and Cruces Railroad and Electric Power Company, which concern was recently organized for the purpose of building a 43-mile electric-traction system in Cienfuegos, one of the most flourishing seaport towns in Cuba, and from there on to Caonao, thence over a private right of way to Los Guayos, and from there on to Cumanayagua. The company also proposes to light those places with electricity. Power is to be derived from Hababani Falls, located about 30 miles from Cienfuegos. An hydraulic plant, with an initial capacity of 6,000 horsepower, will be installed. There will be 4 units of 1,500 horsepower each. The available head is 480 feet. Seventy-pound tee rails will be used in the construction of the electric-traction system. Four thousand four hundred tons will be ordered; also 1,200 kegs of spikes, 14,100 No. 0000 electric rail bonds, 105,000 creosoted railroad ties, 4,100 trolley poles, and 15,000 barrels of cement. The initial rolling stock will consist of four combination cars, 32 feet over all, seating 24 people and operated by two 50-horsepower motors each; four open passenger cars, 35 feet 8 inches over all, seating 60 passengers and operated by two 50-horsepower motors; three closed passenger cars, length 27 feet 8 inches over all, seating 24 persons and operated by two 25-horsepower motors each; three 8-bench open cars, 25 feet over all, seating 40 passengers and operated by two 25-horsepower motors each; five express cars, meas-

uring 21 feet over all and equipped with four 50-horsepower motors each and having a capacity of 20 tons, will be also ordered. Twenty box 8-wheel freight cars, capacity of 20 tons, and a similar number of 8-wheel flat cars, capacity 20 tons, also sprinkler and repair cars, have also been specified for.

Mexican advices state that the Mexican Car and Foundry Company has been organized in Mexico City to operate under the concessions granted by the Mexican Government to ISAAC M. HUTCHINSON, who represents the interests in the Southern Republic of the American Locomotive Company, the Niles-Bement-Pond Company, A. L. Ide & Sons, the Chicago Pneumatic Tool Company, etc. The capital of the company is \$1,000,000 gold, divided into 10,000 shares of a par value of \$100 gold each, and with an authorized bond issue of \$500,000 gold of fifteen years 6 per cent bonds. Mr. HUTCHINSON is president and general manager of the company. PABLO MARTINEZ DEL RIO has been elected vice-president. The other directors are DANIEL B. SMITH, GEORGE W. JENNINGS, and THOMAS WILLIAMS. Maj. W. H. HORN is treasurer. EDWARD AYER has been elected secretary. While the formal organization of the company was only effected this week, actual work upon the shops has not been so long delayed. The company owns 71 acres of land, which it has purchased, about 4 miles north of Mexico City, lying between the tracks of the Mexican Central and Mexican National railways, from both of which lines it is intended to run tracks to the car plant. Upon this site construction work has already begun and will be pushed to completion as soon as possible. The initial capacity of the plant will be five freight cars daily, which will be increased as rapidly as additional machinery can be installed. In the first instance some \$75,000 will be expended in the equipment of the shops.

New Yorkers have secured control of the extensive electric light and power plant at Monterey, Mexico, which they will remodel and considerably enlarge. The Monterey Light and Power Company has been incorporated under the laws of the State of New Jersey, with a capital of \$500,000, for the purpose of acquiring and enlarging the plant and operating the same. The president of the company is P. G. GOSSLER, head of the operating department of the electrical engineering and contracting firm of J. G. White & Co., HARRY R. TOBEY, of the Wall Street house of N. W. Halsey & Co., is secretary and treasurer. The directors are: M. GOSSLER; CHESTER GRISWOLD, treasurer of J. G. White & Co.; ROBERT H. WILLIAMS, and MORRIS K. PARKER, of N. W. Halsey & Co. About 1,000 kilowatts of new equipment will be put in the Monterey plant. The remodeling and extension of the system will be undertaken. The General Electric Company will build a 500-kilowatt Curtis turbine. This will be the first large-sized machine of its description to be shipped to the Southern Republic.

The Mexican Permanent Exchange and Exposition is the title of a concern recently organized in Mexico City for the purpose of establishing a permanent exposition of Mexican and foreign products. From present indications, advices state, it is expected that the United States exhibits alone will fill most of the main room. ENRIQUE C. CREEL, FERNANDO PIMENTEL, RICARDO HONEY, and U. BASSETTI are directors of the enterprise. The area of the building will be about 7,000 feet. There will be three stories. The Mexican concern has obtained a concession from the Government for a period of twenty years. All foreign exhibits will be admitted free of duty for one year. If the goods are returned before the expiration of that time no duty will be collected. Agents are to be sent to the St. Louis World's Fair to make contracts for space in the Mexican Exposition, and later on European manufacturers will be convassed by a special representative.

Advices state that the Mexican Government has granted a concession to ENRIQUE C. CREEL and C. I. GRAVES, both of Chihuahua, for the construction of a system of railroads in Northwestern Mexico. The main line is to be built practically immediately from a point near El Carpio station, on the Chihuahua and Pacific Railroad, and touching the towns of Casa Blanca, Tejolocachic, and Matachic. The main line will terminate at Temosachic. The concessionaires have also secured the necessary permission to build other lines in the Southern Republic. One will be constructed from Temosachic, as an extension of the first line, to a point on the frontier of the United States, where a connection can be made with a railway from the north; and another from a point to be hereafter determined, on either the first or the second line, and shall reach the Gulf of California or a point on a railway already established and leading to the Gulf. A term of three years is allowed for the concessionaires to determine to decide whether they will build the line to the Gulf of California.

The National Agricultural Association of Brazil has kindly offered to distribute, within the limits of the association, illustrated catalogues or explanatory circulars that may be sent them through the United States Consulate at Rio de Janeiro. It may be an advantage to United States manufacturers of agricultural implements, kerosene, or alcohol motors, dairy machinery, etc., to have circulars prepared in the Portuguese language to be used in Brazil.

The State of Bahia is about to organize a school of mines and wishes to arrange for a competent professor of mining. The State will make a contract for three years to pay the equivalent of from \$3,000 to \$4,000 a year as salary, with free transportation. It will be necessary that the applicant be a graduate of some recognized school of mines in the United States, and that he have both a practical and theoretical knowledge of mining. A speaking knowledge of Portuguese or Spanish

is preferred, but lack of such will be no bar to a good man. Applications should be addressed to Dr. MIGUEL CALMON DU PIN E ALMEIDA, Secretario da Agricultura, Industria, etc., Bahia, Brazil, or may be sent to the United States Consulate at Bahia for delivery.

The Mexico Mine and Smelter Supply Company, which concern is one of the largest handlers of United States machinery in the Southern Republic, has lately taken some substantial contracts, which represent an aggregate of fully \$200,000 gold. The Queretaro Tramways Company has called for a quantity of rails and several passenger coaches and freight cars.

The "*Boletín Oficial*" of the Argentine Republic of November 26, 1903, contains a decree approving the specifications for the electric installations in the defense works of the "Puerto Militar," the amount of which is estimated at \$24,386.70 gold. The intention would appear to be to purchase the installations in Europe or in the United States, and bring them to the Argentine Republic by Government vessels. The "*Boletín*" also contains a decree approving the specifications for metal spans and accessories for the bridges on the C. Norte Railway line from Zuviria to Guachipas, and authorizing the directorate-general to put up to public tender a contract for the purpose indicated.

The "*Diário Oficial*" of Brazil, of December 23, 1903, contains a decree authorizing a railway from Timbó, in the State of Bahia, to the city of Propria, in the State of Sergipé. This railway is to join the cities of Aracajú and Simão Dias directly or by means of branches. The same journal of December 27, 1903, contains a decree approving the estimate for the construction of the first section of the extension of the Central Railway of Brazil between Curvello and the San Francisco River.

The Pacific Steel Company, whose head offices are in Seattle, Washington, have according to Mexican advices purchased the enormous iron deposit located at the mouth of the Balsas River, in the State of Guerrero. The deposit, it is said, is in the shape of a veritable mountain of iron, like the iron mountain near Durango, only many times larger. The purchase price is not mentioned. It is expected that the company will establish a line of ore steamers and transport the iron ore directly to the United States, where it will be smelted.

Mexican advices state that a United States syndicate is negotiating for the purchase of the horse tramways in the city of Hermosillo, State of Sonora, for the sum of \$2,000,000, Mexican currency. It is proposed to convert the lines into electric motive power and to considerably extend the present mileage.

Building operations in Mexico City, according to advices received, are not infrequently delayed by the difficulty contractors experience in obtaining material as promptly as required—such as brick, lime,

and cement—as sufficient is not manufactured locally to meet the demand. The cement shipped into Mexico last year represented a value of about \$500,000, Mexican currency. About one-fourth of that amount was of United States make.

The central portion of the city of Veracruz, and the Alameda and water front, is to be provided with asphalt pavements and sidewalks—an area of about 160,000 square yards. The other parts of the city will receive a stone pavement—total area, 485,000 square yards. All communications on the subject should be addressed to the Secretaria de Comunicaciones, Mexico City, and duplicates forwarded to the alcalde of the city of Veracruz, Señor Lic. MARIO MOLINA.

Mexico City advices state that an architect has been commissioned by the Department of Public Works to draw up plans and specifications for the new national theater which is to be built in the capital of the Southern Republic. The Department will shortly appoint a commission of engineering experts to study the plans, etc., and render a report thereon. If approved, the preliminary arrangements for the construction of the building will at once be made.

A large plant is to be built in Mexico City for the purpose of manufacturing acetylene gas for lighting purposes. A company, according to Mexican advices, has been organized with a capital of \$300,000 to carry out the project.

According to the "*Bulletin Commercial*" of Brussels, bids will be received for an international competition for the Government building which it is proposed to erect at Montevideo, Uruguay.

The use of alcohol motors for various kinds of machinery and also for the purpose of illumination is increasing in Brazil, and this may open a new field for United States manufacturers of such machines and apparatus.

South American advices state that a scheme is proposed for the purpose of establishing an extensive factory for the manufacture of butter and cheese in Rosario.

The construction of a bone-button factory is contemplated in Mexico City. Spoons, forks, and various other articles which can be manufactured from bone, will be turned out on an extensive scale.

The A. Leschen & Son's Rope Company, according to Mexican advices, purposes to establish a large plant in the Southern Republic, to be devoted to the manufacture of wire and wire rope.

A cotton-oil mill, soap factory, and candle-making plant are to be built in Progreso, the principal port of Yucatan. The necessary concession has been granted to CARLOS LANAUX and ARTURO ECHANOVE.

LONGINOS GONZALES, of Teocaltiche, State of Jalisco, Mexico, has applied to the State authorities for the necessary permission to estab-

lish an electric lighting and power plant in that city, which has about 8,000 inhabitants. The plant will be operated by steam.

A United States syndicate is reported to have paid upward of \$100,000 gold for the immense waterfall known as Caida de Tontepec, located in the district of Acaxtlan, State of Oaxaca, Mexico. The syndicate proposes to utilize the motive power generated by the falls for the purpose of operating a large cotton factory.

The La Cruz Construction Company, is about to install a large sugar mill, etc., on its property at La Cruz, State of Chihuahua, on the Mexican Central Railroad, about 150 miles south of Monterey.

The American School Furniture Company is contemplating the reconstruction of its Mexico City factory, which was recently destroyed by fire. It is expected that about \$100,000 gold will be expended in new plant.

The construction of a railroad from San Christobal, State of Chiapas, to Mezaltenango, is projected by a British syndicate, according to Mexican advices. A concession is being sought from both the Mexican and Guatemalan Governments.

An electric light and power plant is to be installed at Zacatlan, a city of some 8,000 inhabitants, located in the State of Puebla, Mexico. The plans have been submitted by the city council to the State Department for formal approval.

The American-Mexico Mining and Developing Company has purchased 100 acres of land at Torreon, where it is proposed to construct a melter which will have a capacity of 1,000 tons.

The construction of a plant at Lagos, a city of some 16,000 inhabitants, situated in the State of Jalisco, Mexico, for electric-light and power purposes, is contemplated. It will be a municipal system.

There is a large demand for railroad ties in Mexico. The Mexican Central Railway recently placed a contract for 500 carloads of white pine ties from Maine.

At Real del Monte, a small town situated in the State of Hidalgo, Mexico, an electric-light and power plant will be installed. The State Government is financially aiding the enterprise.

BOOK NOTES.

Books and pamphlets sent to the International Bureau of the American Republics, and containing subject-matter bearing upon the countries of the International Union of American Republics, will be treated under this caption in the *Monthly Bulletin*.

"*La Géographie*," Bulletin of the Geographic Society of Paris (February 15, 1904), publishes an interesting article on the results of

the explorations of the French mission in South America, directed by Mr. G. DE CRÉQUI MONTFORT, from which the following statements are taken: The object of this mission, says Mr. MONTFORT, was the study of the inhabitants of the high plateaus, their language and present and past life, from Titicaca on the north, to Jujuy (Argentine) on the south. Mr. G. COURTY, one of the members of the mission detailed to study the geology and mineralogy of the Andes from the Chilean coast up to and including the high plateaus, attempted on the 11th of June, 1903, the first ascent of San Pedro, and arrived that night within 500 meters of the top. On the 15th of June another and successful attempt was made to reach the summit of the volcano. Mr. COURTY is the first to achieve this feat. He left on the summit a small bottle in which he placed a sheet of paper giving the altitude (5635 meters), the temperature (+7°), and the name of the chiefs of the mission. Mr. COURTY next ascended the Ollagué volcano and, from July to September, explored the southern part of Bolivia, his scientific researches bearing principally on Huancané, where deposits of carbonate of copper and cupriferous conglomerate were found. During the excavations made by Mr. COURTY at Tiahuanuco, one of the most interesting discoveries was the unearthing of a temple ornamented with sculptures painted in reddish yellow. He discovered, besides, three monolith idols (one of which was 6 meters high) in Devonian sandstone, covered with ornamentation; a grand staircase composed of steps in red sandstone more than 7 meters long and in one piece; remains of canalization works, substructures, and a great number of all kinds of metal objects, pottery, etc. "According to my instructions," says Mr. CRÉQUI MONTFORT, "Mr. A. DE MARTILLET was to make paleontological investigations at Tarija and archeological excavations at Tiahuanuco." The plain of Tarija is covered with a vast deposit of alluvial soil deeply intersected by rivers and creeks. It is in these sections that the fossil remains have been found which have made this locality celebrated. They contain much bony débris, among which twenty different kinds of mammals have already been recognized, constituting a fauna which apparently belongs to the end of the Tertiary period. During two weeks Mr. DE MORTILLET investigated the environs of Tarija in all directions, and everywhere found remains of this interesting though as yet imperfectly known fauna. If the bones are numerous they are also widely scattered, as is often the case with deposits of this kind. There is consequently but little chance of finding complete skeletons. Mr. DE MONTFORT succeeded in obtaining from the Messrs. ECHAZU, of Tarija, their collection of fossils. This collection is the most complete existing classification of all species of fossils found in the plain of Tarija. An idea of the number of pieces

it contains and of their volume can be gained from the fact that one hundred cases are necessary for its transportation. This collection represents the fruit of many years of intelligent and patient research. In his trip across Tarija, Mr. DE MORTILLET has collected remains of human industry: fragments of pottery, some of which are painted; arrowheads in silicious rock, disks in perforated stone, and carved stones of huge dimensions. Not far from a fortress situated at 7 kilometers from the mouth of the Quebrada del Toro are found groups of circular mounds, the object of which will undoubtedly remain for a long time an enigma to the archeologist. These mounds are all exactly the same shape and size, from 2.60 to 2.70 meters in diameter and about 50 centimeters high in the center. They are built in perfectly straight rows at regular intervals of 5 meters. In one of these groups, 1,047 mounds have been counted, 158 in another, and 463 in a third. Excavations of these mounds have failed to disclose any trace of pottery, bones or other traces of human débris. The only explication which Mr. BOMAN, who made these discoveries, can give is that these cities of mounds must have been used in great ceremonies or in Indian assemblies, each mound then becoming perhaps the seat of an individual or chief of family. At Susques Mr. BOMAN thought he had discovered in this territory pre-Columbian ruins, but it seems that these mountains were too cold and arid even for the ancient inhabitants of the high Andean plateaus. The present Indian population is of special interest, being perhaps the only residents of the entire Puna region who are free from any mixed blood. They occupy a territory from 3,000 to 4,000 square kilometers, situated at an altitude of about 3,900 meters. The climate is so cold that only *quinua* can be cultivated, and the only resources of the inhabitants are their small herds of llamas, donkeys, and sheep. These Indians, up to the time of their annexation to the Argentine Government four years ago, had been *de facto* independent of the three nations surrounding them. They formed a small State in the center of the Cordilleras. The Argentine Government had difficulty in making them recognize her sovereignty, and they even opposed armed resistance to a detachment of troops sent with this object to Susques. There are no roads through the territory of these Indians. The Indians refuse all hospitality to strangers, and at the first sight of a stranger they flee with their herds to the caves. They have a complete system of fire and smoke signals on the tops of the mountains to communicate impending danger or to arrange meetings. The *capitán* told Mr. BOMAN that they never admitted anyone in their territory, and that they never married women other than of their own race, nor gave their daughters in marriage to other Indians. Mr. BOMAN took anthropometrical measurements and photographs of the

Susques Indian. After much difficulty he obtained an interesting collection of folklore, the ritual of curious ceremonies, and the invocations in *quichua* at Paca Mama for the different events in life. Mr. BOMAX brought back to the mission as his share well-drawn plans of six pre-Columbian villages, the drawings of a dozen stones with antique inscriptions, figures, signs, etc.; copies of three grottoes, with pre-Columbian paintings (frescos). He believes that only one of these grottoes is known in all South America—the one at Carahuasi (in the south of the province of Salta). Mr. DE MONTFORT obtained a number of documents on philology, which he will publish later in order to enable himself and others to push as far as possible the study of the following questions: Have the Quichua and Aymara languages a common origin? Can these two languages be compared to other Indian languages of America? Can a comparison be established between these two languages and one or several primitive tongues? Mr. DE MONTFORT found as a result of his explorations that the Bolivian valleys from Uyuni to Potosi show conditions of soil and climate which have attracted the population of the high plateaux probably from the earliest ages. In our days, remains of civilization are still seen, ruins of cities, canals, and ancient cemeteries which show that this region was more populous than it is now. He discovered well-preserved pottery, skulls, and fragments of skeletons.

Bulletin No. 33 of the Division of Foreign Markets of the United States Department of Agriculture on the "Foreign trade of the United States in Forest Products for 1902" has been recently issued. In this bulletin the writer, Mr. FRANK H. HITCHCOCK, thoroughly and clearly explains not only the amount of the imports and exports in such products for 1902, but also points out in detail the origin of United States imports of forest products and the destination of United States exports. Speaking of the great growth of United States trade in this respect, the writer says: "Forest products enter quite extensively into the foreign commerce of the United States. During the fiscal year 1902 we imported \$59,000,000 worth of such products and exported \$49,000,000 worth. While at present importation exceeds exportation, the trend of trade in recent years seems to indicate that the situation may soon be reversed. Ten years ago the imports were valued at \$50,000,000 and the exports at only \$28,000,000. Since the beginning of the decade the value of the imports has increased less than \$10,000,000, whereas the exports show a gain of more than \$20,000,000. The forest products imported into the United States come largely from tropical countries. They differ strikingly in character from those exported. The several gums from which rubber is made form the principal item among the imports. The value of such

gums imported during 1902 was in excess of \$25,000,000. Lumber is another item that ranks high in this branch of the import trade. It is received in the main from the forestry countries of the temperate zones, and particularly from Canada. Tropical countries are depended upon almost exclusively, however, for our supply of cabinet woods. Large quantities of these woods, especially of mahogany, are annually imported for use in the manufacture of furniture and for other kinds of fine woodwork. Wood is decidedly the most important factor in the export trade carried on by the United States in products of the forest. The exports of wood are classified under two heads, lumber and timber. During 1902 the combined shipments of lumber and timber amounted in value to \$36,000,000. Of this sum, \$26,000,000 represented approximately the value of the lumber sent abroad, and \$10,000,000 that of the timber. Under the head of lumber the principal export item is that comprising boards, deals, and planks, of which 942,814,000 feet were shipped last year, the value being \$16,978,000. The United Kingdom, Canada, Mexico, the Netherlands, and Argentina furnished the best markets for this class of lumber. Large sales were also made to Belgium, Cuba, British Australasia, Germany, and British Africa. Other classes of lumber exported quite extensively are staves and heading, shooks, joists and scantling, and shingles. Two countries, Canada and Brazil, stand out conspicuously among the sources from which the United States imports forest products. In 1902 more than half of our total imports under this head came from the two countries mentioned. The importations from Canada, consisting chiefly of lumber, were valued at \$16,312,000, and the importations from Brazil, made up almost entirely of rubber, were valued at \$15,761,000. Aside from Canada and Brazil, the countries that contributed most extensively to our import trade in forest products in 1902 were the United Kingdom, the British East Indies, Belgium, Portugal, Germany, British Oceania, Mexico, and Nicaragua." In commenting upon the destination of forest products, the writer states: "In the exportation of forest products, as in other branches of commerce, the United States depends to a large extent upon the British market. The American forest products shipped to that destination in 1902 had an aggregate value of \$16,231,000. Lumber and timber formed the principal part of these exports. The only other items of much importance were spirits of turpentine and rosin. After the United Kingdom, the countries that afforded the principal markets for American forest products in 1902 were Germany, the Netherlands, Canada, Mexico, Belgium, France, British Australasia, Argentina, Cuba, and Italy." The report gives in detail comparative statistics for a number of years back, showing the imports and the exports of the

various forest products. It also gives a summarized statement by countries of the various articles which are either imported or exported.

"The Imports of the Grand Divisions and Principal Countries of the World and the Share Thereof Supplied by the United States" is the title of a table just presented by the Department of Commerce and Labor of the United States, through its Bureau of Statistics. It shows, as the title indicates, the total imports of each of the principal countries of the world, the amount of those imports drawn from the United States, and the percentage United States products form of the total imports. According to this statement, of the \$8,141,054,000 worth of merchandise imported by Europe in 1902, the United States supplied \$1,211,356,000, or 14.88 per cent of the total. North America, other than the United States, imported merchandise to the value of \$410,773,000, of which the United States supplied \$215,866,000, or 52.55 per cent. South America imported \$349,691,000, of which \$43,878,000, or 12.55 per cent, was from the United States. Asia's imports were \$965,550,000, of which \$50,167,000, or 5.2 per cent, was from the United States. Africa's imports were \$436,256,000, of which \$24,333,000, or 5.58 per cent, was from the United States. Thus it is seen that Europe drew 14.88 per cent of her imports from the United States; North America, other than the United States, 52.55 per cent; South America, 12.55 per cent; Asia, 5.2 per cent; Africa, 5.58 per cent, and Oceania, 11.93 per cent of her total imports from the United States. These figures of the imports of the various countries are taken from the official reports of those countries, and represent their own statement of imports from the United States. Taking a few of the more important countries it may be said that the United Kingdom took 24.03 per cent of her imports from the United States; Germany, 15.86 per cent from the United States; France, 9.67 per cent; Netherlands, 10.79 per cent; Belgium, 11.59 per cent; Spain, 12.62 per cent; China, 9.26 per cent; Japan, 17.9 per cent; Commonwealth of Australia, 11.92 per cent; New Zealand, 11.65 per cent; Philippine Islands, 12.46 per cent; Cape of Good Hope, 9.52 per cent; Argentina, 12.91 per cent; Colombia, 26.37 per cent; Venezuela, 31.97 per cent; British Guiana, 31.35 per cent; Mexico, 58.91 per cent; Canada, 57.29 per cent; Cuba, 43.71 per cent; British West Indies, 33.97 per cent; and the Central American States, as a whole, 43.32 per cent. It will be observed from the above figures that the countries most nearly contiguous to the United States are those which take the largest proportion of their imports from this country. Mexico takes 58.91 per cent of her imports from the United States, Canada 57.29 per cent, Cuba 43.71 per cent, Central American States 43.32 per cent, and the British West Indies 33.97 per cent, while the South American countries fronting upon the Caribbean Sea took about one-third of their imports from

the United States, and those of South America lying farther south took only about 10 to 12 per cent of their imports from the United States. In the trade with European countries, those with which we have the most complete and frequent steamship connection, namely, the United Kingdom and Germany, show a higher percentage of their imports from the United States than do any other of the important European countries. In the case of the United Kingdom 24.03 per cent and Germany 15.86 per cent, while Europe, as a whole, takes but 14.88 per cent of her imports from the United States.

In Bulletin No. 3, "Macaroni Wheats," published by the Agricultural Department of the United States, a map is given of the area east of which none of this class of wheat should be sown. It is probable now that this belt should be extended farther westward, almost to the Rocky Mountains. It is found that the grain will grow with even less rainfall than had been supposed. The wheat seems well adapted to areas devoted to "dry farming" in Washington, Idaho, Utah, Oregon, and other mountain and Pacific States, so long as the soil is not too much lacking in moisture. The word durum is the correct name for this group of wheats. The name macaroni is misleading, as the wheat is already known, from the results of many trials, to be excellent for making bread as well as macaroni. On the other hand, other kinds of wheat as well as durums are often used for making macaroni, although the durums make the best product. The Agricultural Department says that the results of the season of 1903, both from the commercial and the agricultural standpoint, in the development of the durum wheat industry have made it evident that it is a grain of the greatest value for the semiarid districts. The demand for both the wheat and flour, including semolina for making macaroni, has so increased that there is little to be obtained, and there has recently been a rise in prices. About 2,000,000 bushels of the 1903 crop went to Minneapolis, the lake cities, or foreign countries, and the rest was used at the local mills, with the exception of a comparatively small amount that was sold for seed or fed to stock. On the basis of the consumption of the present crop and the evident increase in demand, the production of next year ought to be about 15,000,000 bushels, although it is practically certain now that the crop of 1903 was not so large as it was expected to be at first.

The "Scientific American" states that a French botanist, in the course of his explorations a few weeks ago in the sandy plains of the French Congo, discovered a plant, the bark of which contained a large quantity of fibrous rubber. At the time scarcely any attention was paid to the discovery, but owing to the scarcity of rubber and its high commercial value, which is really so prohibitive as to prevent a very

wide employment of the substance, attempts are being made in England to turn this new discovery to commercial use. The plant also thrives profusely in Northern Nigeria, and it is these forests which are to be exploited. A sample of the plant has been analyzed by the botanical authorities of Kew Gardens, London, and these investigations show that the rubber exists in the roots in sufficiently large quantities to warrant development. The name of the plant is *Londolphia thraltonii*. It is to be found in many places on the west coast of Africa. One firm which is already engaged in the manufacture of this rubber is placing it upon the market at 75 cents a pound, and it is in every respect equal to the ordinary rubber. India rubber has become such an indispensable material in the arts and sciences that users will be glad to learn that a fresh source of supply is said to have been found in the white mangrove tree, which grows plentifully in the swampy lands along the coast of central Queensland. The sap is obtained by making incisions in the bark of the tree and allowing it to run into tins. Some samples of the rubber thus obtained are said to have brought \$1 a pound in England. An idea of the importance of the rubber trade may be formed from the statement that the United States and England alone absorb more than 50,000,000 pounds annually.

A German author, Mr. FUNKE, in a recent book on German colonies in Brazil, describes their establishment and the wonderful progress they have made in the Republic. These colonies, established during the last century in the Rio Grande do Sul region, in southern Brazil, between the ocean and Uruguay, now number 200,000 inhabitants. After fifty years' residence the Germans have changed so little that they still keep their language and customs of the provinces from which they came, as well as their distinctive character. In all the agricultural colonies German life has, up to the present, remained intact. Customs which are disappearing from Germany are still found here. Two institutions contribute to preserve the national spirit—the school and the church—for every village has its school, and no sacrifice is considered too great to enable them to keep a German school-teacher. The pastor also plays an important rôle in the German communities in Brazil. The Protestants are more numerous in Rio Grande do Sul than the Catholics. While the Germans have preserved their national characteristics, their language is rapidly changing, as many Portuguese and even Indian dialect words are being introduced permanently.

“Mining and Railway Development in Peru,” as affected by the opening of the Panama Canal, is the subject of a paper prepared by Mr. G. FRED. COLLINS and published in the February issue of the “Engineering Magazine.” An editorial comment on the article in ques-

tion states that the greatly improved means of access to the nations of the Pacific coast of South America is of great importance from an economic standpoint, and that the development of Peru and the neighboring republics will be one of the first results of the piercing of the waterway. Mr. COLLINS's paper is profusely illustrated by unique photographs, and the information being acquired entirely through personal investigation is of great value and interest.

The April number of the "Engineering Magazine" discusses the development of the Pacific coast of South America as a result of the construction of the Isthmian Canal, "The Industrial Future of Chile in Connection with the Panama Canal," being the subject treated. Mr. COLLINS is again the contributor of the paper, although he indicates that the statistics are due in a great degree to J. PARKER READ, Esq., the pioneer salesman and probably the largest introducer of American goods in Chile. The configuration of the country, its various ports, products, and industries are described, and the numerous illustrations indicate a high degree of development, both architecturally and industrially.

A small volume of more than usual interest and concrete information has been published by D. Appleton & Co., New York, 1904, under the title, "The Story of Extinct Civilizations of the West." The author, ROBERT E. ANDERSON, M. A., F. A. S., has previously written a similar handy volume on eastern civilizations to which the present book is correlative. The subject-matter, in addition to an introduction in which general geological and geographical theories are detailed, covers the following information: "Pre-Columbian Discoveries of America;" "Discovery of the World and Man;" "The Extinct Civilization of the Aztecs;" "American Archaeology;" "Mexico Before the Spanish Invasion;" "Cortés and Montezuma;" "Balboa and the Isthmus;" "Extinct Civilization of Peru;" "Pizarro and the Incas."

The first number of Volume XXXVI of the Bulletin of the American Geographical Society, issued in January, 1904, publishes as its initial article a paper treating of the "Economic Geography of Chile," by J. RUSSELL SMITH. The climatic range of the country is stated to be greater than that of any other country on the globe, and, with the exception of Brazil, it covers more degrees of latitude than any other. Comparison is drawn by the author between the physical conditions governing the Chilean coast line and those of the Pacific coast of North America, which are declared to be almost identical, though inversely applied. The bearings of these extremes of climate and latitude upon the social conditions of the inhabitants as affecting the industries of the country are dwelt upon, while the economic status and prospects of Chile are outlined from recent official data.

The Division of Foreign Markets of the United States Department of Agriculture is issuing a series of reports regarding the duties levied by various countries on imported products of agriculture. Of this series, a bulletin entitled "Foreign Import Tariffs on Meat and Meat Products" (1903) is the first, the information presented having been derived, wherever practicable, from the original tariff laws of the several countries concerned, and in every case the amendments and modifications of the most recent tariff enactments have been consulted and incorporated in the schedules. The various units of money, weight, and measures employed by the countries have in all instances been converted into their equivalents in United States denominations, comparative schedules being also furnished. The countries of the International Union of American Republics covered by the bulletin in question are: The Argentine Republic, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Haiti, Honduras, Mexico, Nicaragua, Paraguay, Peru, Salvador, Santo Domingo, Uruguay, and Venezuela.

The "Review of Reviews" for April, 1904, publishes an appreciation of the personnel of the Panama Canal Commission and its work from the pen of Mr. WALTER WELLMAN, a well-known writer on matters of general and public interest. The paper states that it is the prevailing opinion throughout the United States that a most admirable and well-balanced body of men has been secured for this important work, and a short sketch of the individual achievements and merits of the members of the Commission is furnished in support thereof.

On March 18, 1904, the Public Health and Marine Hospital Service of the United States, published in No. 12, Volume XIX of its Public Health Reports, a "Study of the vital statistics as regards prevailing diseases and mortality of Colon, Republic of Panama for the year 1903." This report made by Surg. J. C. PERRY covers a thorough investigation of the subject treated, official records having been supplemented by a personal inspection of the locality.

ADDITIONS TO THE COLUMBUS MEMORIAL LIBRARY DURING MARCH.

[The symbol — indicates a gift.]

MISCELLANEOUS.

- = Arinos, Afonso: *Pelo Sertao. Historias e paizagens.* Rio de Janeiro, Lammert & co., 1898. 199 p. 12°.
- = Bermudez, J. M.: *Anales de la catedral de Lima por el Dr. José Manuel Bermudez.* 1534-1824. Lima, Impr. del Estado, 1903. 419 p. 8°.
- = Biezma, A. de: *Estatutos municipales da provincia da Immaculada Conceição do Brazil.* Lisboa, A. J. L. Ferreyra, 1717. 327 p. 4°.

- Blair, Emma Helen & Robertson, James Alexander: The Philippine islands. 1493-1898. vol. XI—1599-1602. Cleveland, A. H. Clark & co., 1904. 319 p. 8°.
- = Carranza, Anjel Justiniano: La revolución del 39 en el sur de Buenos Aires por Anjel Justiniano Carranza . . . Ilustrada con retratos y diagramas. 1er volúmen. Buenos Aires, Impr. del Pueblo, 1880. 431, (1) p. 8°.
- = ——— Los Tobas. Su ubicación geográfica, idioma y costumbres. Buenos Aires, Editado por la "Revista Nacional," 1900. 25 p. 8°.
- = ——— In memoriam. Anjel Justiniano Carranza. 1834-1899. Buenos Aires, Impr. la "Revista Nacional," 1900. ills., 158 p. 8°.
- = De Bercy, Drouin: De Saint-Domingue, de ses guerres, de ses révolutions, de ses ressources, et des moyens à prendre pour y rétablir la paix et l'industrie. Paris, 1814. 178 p. 16°.
- = Domínguez, Manuel: Le coton. Sa production au Paraguay . . . Asunción, Revue Commerciale, 1903. 10 p. 8°.
- = ——— Cotton: its production in Paraguay. (Translation from the Spanish, by J. Wavrunek, Director-General of Immigration.) Asunción, H. Kraus, 1903. 15 p. 8°.
- = ——— Die baumvolle und ihre estragfähigkeit in Paraguay. Asunción, H. Kraus, 1903. 15 p. 8°.
- Froger, le Sr.: Relation d'un voyage fait en 1695, 1696, & 1697, aux côtes d'Afrique, Détroit de Magellan, Brésil, Cayenne & Isles Antilles par une escadre des vaisseaux du roy, commandée par M. de Genne . . . Paris, Impr. de Gilles Paulus-du-Mesnil, 1698. 219 p. 16°.
- = Field Columbian Museum: The Arapaho sun dance; the ceremony of the offerings lodge, by George A. Dorsey. Chicago, June, 1903. (Anthro. ser., v. 4.) cxxxvii, 228 p. 8°.
- = ——— Traditions of the Crows, by S. C. Simms. (Anthro. ser., v. 2.) Chicago, Oct., 1903.
- Flores, José: Especifico nuevamente descubierto en el reyno de Goatemala para la curación radical del . . . mal de canero, etc., etc. México, Impr. de Felipe Zuñiga y Ontiveros, 1782. 15 p. 8°.
- García, José Gabriel: Compendio de la historia de Santo Domingo. 3d ed. v. 1-3. Santo Domingo, Impr. de García Hermanos, 1893, 1894, 1900. 3 v. 8°.

OFFICIAL PUBLICATIONS.

BELGIUM.

- Recueil consulaire. Tome 122. Bruxelles, Weissenbruch, 1903. 493 p. 8°.
- Tome 123. Bruxelles, Weissenbruch, 1904. 547 p. 8°.

COLOMBIA.

- Leyes de la República de Colombia expedidas por el Consejo Nacional Legislativo en sus sesiones de 1887. Bogotá, Impr. Zalamea Hermanos, 1887. 375 p. 8°.
- Leyes Colombianas de 1892. Colección de las que expidió el Congreso en este año. Edición oficial. Bogotá, Impr. de Zalamea Hermanos, 1892. 286 p. 8°.
- Leyes Colombianas de 1898. Colección de las que expidió el Congreso en este año. Edición oficial. Bogotá, Impr. Nacional, 1899. 93 p. 8°.
- Código de comercio . . . sancionado por el congreso nacional en 1870 i modificado en 1873. (Lei 10 de 11 de marzo.) Bogotá, Impr. de Gaitan, 1874. 96 p. 8°.
- Actos legislativos expedidos por el Congreso de los Estados Unidos de Colombia en sus sesiones de 1871. Bogotá, Imp. de Medardo Rivas, 1871. 123 p. 8°.

Leyes Colombianas de 1898. Colección de las que expidió el Congreso en este año.
Ed. oficial. Bogotá, Impr. Nacional, 1899. 93 p. 8°.

CUBA.

Ministerio de Hacienda: Subsidio industrial y su tributación en los años 1899-1900,
1900-1901, 1901-1902. Habana, Impr. "La Habanera," 1903. 226 p. sq. 4°.
— Riqueza agrícola-industrial de Cuba. 1901-1903. Habana, Impr. Mercantil,
1904. 65 p. sq. 4°.

ECUADOR.

Ministerio del Interior, Policía, Beneficencia, etc.: Informe del Ministro al Congreso
ordinario. 1903. Guayaquil, Tip. Gutenberg, 1903. un p. 4°.

HONDURAS.

La República de Honduras. Breve reseña para la exposición de San Luis, Missouri,
EE. UU. de América. Publicación especial de la Dirección de Estadística.
Tegucigalpa, Tip. Nacional, 1903. 60, (2) p. 8°.
Mensaje del Presidente. Contestación del Congreso Nacional al mensaje. 1904.
Tegucigalpa, Tipografía Nacional, 1904. 7 p. 4°.
Código de comercio. 1898. Tegucigalpa, Tip. Nacional, 1898. 234, (1) p. 4°.

MEXICO.

Secretaría de Fomento: Anuario estadístico de la República mexicana. México, Tip.
de Fomento, 1903. 436 p. 4°.
— Importación y exportación de México en el año de 1902. México, Tip. de
Fomento, 1903. 168 p. 4°.

PERU.

Aduanas. Estadística general de aduanas, 1901. Tomos 1 & 2. Lima, Impr. del
Estado, 1902. 1 v. 4°.
Cámara de Comercio del Departamento de Loreto al Congreso, pidiendo la reforma de
la ley de terrenos de Montaña de 21 de diciembre de 1898 y suministrando las
bases para eficazmente conseguirlo. Iquitos, Impr. de "Loreto Comercial,"
1903. 51 p. nar. 12°.
Casa Nacional de Moneda. Memoria del año fiscal de 1902-1903. Lima, Impr. Gmo.
Stolte, 1903. 13 p. 12°.
Comercio especial del Perú en 1902. (Sección de estadística general de aduanas.)
Lima, Impr. C. F. Southwell, 1903. 7 p. 8°.
The fifth letter of Hernan Cortés to the Emperor Charles V, containing an account
of his expedition to Honduras. Translated from the original Spanish by
Don Pascual de Gayanos. London, Printed for the Hakluyt Society, 1868.
156 p. 8°.
Florencia, Padre Francisco de: La estrella del norte de México . . . Madrid,
Impr. de Lorenzo de San Marten, 1785. \$29, (7) p. 8°.
Lorenzana, Francisco Antonio: Historia de Nueva-España, escrita por su esclá-
recido conquistador, Hernan Cortes, aumentada con otros documentos, y notas
por . . . Francisco Antonio Lorenzana, Arzobispo de México. México.
Impr. del Superior Gobierno, 1770. 400 p. 4°.
Palma, Ricardo: Anales de la inquisición de Lima. 3d ed. Madrid, Est. Tipog-
ráfico de Ricardo Fé, 1897. 262 p. 8°.
— Cachivaches por Ricardo Palma, Correspondiente de las Reales Academias
Española y de la Historia. Lima, Impr. Torres Aguirre, 1900. 252 p. 8°.
— Tradiciones y artículos históricos. Lima, Impr. Torres Aguirre, 1899.
280 p. 8°.

- Revista de Derecho y Jurisprudencia. Tomos 1-3 (in 1 v.). San Salvador, 1900-1901.
- Revista Centro-Americano de legislación, derecho, etc. Tomos 1-3 (in 1 v.). San Salvador, Impr. "La Luz," 1901-1902. misc. p. 8°.
- Eguiluz, Diego de: Relación de la misión apostólica de los mojos en esta provincia del Perú que remite á N. M. R. P. General Thyerso González. Lima, Impr. de C. Prince, 1884. 64 p. 8°.
- Valdizan, Dario: Estudios de la irrigación de Jauja. Lima, Impr. San Pedro, 1903. 8°.
- Voyage dans l'Amérique méridionale à l'intérieur de la côte-jaune, et aux îles de Cuba et de la Jamaïque, depuis 1808 jusqu'en 1819 . . . par Julien M. A. Agen, Impr. de Prosper Nobbel, 1823. 291, (4) p. 8°.
- Wardlen, D. B.: Description statistique, historique et politique des États-Unis de l'Amérique septentrionale. Tomes 1-5. Paris, Impr. de Faïn, 1820.
- Cuenta general de la República, informe sobre, en 1902. Lima, Impr. "La Revista," 1903. 72, (10) p. 4°.
- Ferrocarriles (reglamento general), 1903. Lima, Impr. del Estado, 1903. 36 p. 12°.
- Guida illustrata del Peru per industriali, capitalisti ed emigranti Italiani. Pubblicazione ufficiale. 4th ed. Lima, Tip. Carlo Fabbri, 1903. Map, illus. 57, (1) p. 12°.
- Anales de Hacienda Pública. Leyes, decretos, reglamentos y resoluciones, aranceles, presupuestos, cuentas y contratos que constituyen la legislación y la historia fiscal de la República. Coleccionadas y comentadas por P. Emilio Dancuart. Tomos 1-4. Lima, Impr. de Guillermo Stolte, 1902-1903. 2 v. 4°.
- Industria minera. Reglamento de locación y servicios. Formulado por el consejo superior del Rano. Lima, Impr. La Industria, 1903. 14 p. 8°.
- El Istmo de Fitecarral. Publicación de la Junta de vías fluviales. Lima, Torres Aguirre, 1903. 2 v. 4°. Illus. v. 1. Text. v. 2. Maps.
- Ministerio de Gobierno, Policía, Correos y Telégrafos. Memoria de correos y telégrafos. Lima, Impr. Nacional de Barrionuevo Hnos., 1903. 27-38, 102 p. 8°.
- Ministerio de Instrucción Pública: Memoria que presenta el director de primera enseñanza al Señor Ministro de Instrucción Pública. 1903. Lima, Impr. Torres Aguirre, 1903. 210 p. 4°.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. Memoria del Ministerio, 1903. Lima, 1903. 523 p. 8°.

SALVADOR.

- Código de procedimientos civiles. San Salvador, Alvarado y Suárez, 1902. 327 p. 8°.
- Anuario de legislación de la República de El Salvador. Colección de las leyes emitidas . . . en el año de 1902 . . . San Salvador, Alvarado y Suárez, 1902. 305 p. 8°.
- Organización política y administrativa de El Salvador. Codificación de las leyes políticas y administrativas vigentes. San Salvador, Alvarado y Suárez [1902]. 436 p. 8°.
- Tratados del Salvador. Colección de tratados del Salvador formada por Rafael Reyes por comisión . . . del Supremo Gobierno. 2d ed. San Salvador, Impr. Nacional, 1896. 471 p. 8°.
- Mensaje del Presidente de la República de El Salvador leído en el acto . . . de la apertura de las sesiones de la Asamblea Nacional el día 20 de febrero de 1904. San Salvador, Impr. Nacional, 1904. 14 p. 4°.
- Revista Centro Americano de legislación, derecho, etc. Tomos 1-3. (In 1 v.) San Salvador, Impr. "La Luz," 1901-2. v. p. 8°.

UNITED STATES.

- Department of Commerce and Labor: Bur. of Census: Mineral industries of Porto Rico. Washington, Government Printing Office, 1904. 421-549 p. sq. 4°.
- Statistical atlas of the United States. 1903. Washington, Government Printing Office, 1903. 91 p. sq. 4°.
- Department of Commerce and Labor: Merchandise declared for export to the United States from each consular district in foreign countries during the year ending June 30, 1903. Washington, G. P. O., 1904. vi, 11829-2023. sq. 4°.
- Exports of domestic merchandise from the United States by articles, customs districts, and countries during the year ending June 30, 1903. Washington, G. P. O., 1904. sq. 4°.
- Imports of merchandise into the United States during the year ending June 30, 1903. Washington, G. P. O., 1904. 177 p. sq. 4°.
- Imported merchandise entered for consumption in the United States and duties collected thereon 1821-1903, with drawback paid on imports, 1902 and 1903. Washington, G. P. O., 1904. 174 p. sq. 4°.
- Annual review of the foreign commerce of the United States and summary tables of commerce and prices for the year ending June 30, 1903. Washington G. P. O., 1904. 178 p. sq. 4°.
- Treasury Department: Annual report of the Comptroller of the Currency. 1903. Washington, G. P. O., 1903. 1722 p. 8°.
- War Department. Bureau of Insular Affairs: Monthly summary of commerce of the Philippine Islands for the months of August and September, 1903. Washington, Bur. of Insular Affairs, 1903. 2 v. sq. 4°.
- Notes on Panama. Compiled and arranged by Capt. H. C. Hale. [Office of Chief of Staff.] Nov., 1903. Washington, G. P. O., 1903. Ills. Maps. 286 p. 8°.
- Fifty-eighth Congress. Organization of the Government of Panama. Washington, 1904. 17 p. 8°. (Sen. doc. 166.)
- Use by United States of a military force in the internal affairs of Colombia. Washington, 1904. 8°.
- United States and Great Britain: Decision of the Alaskan boundary tribunal under the treaty of Jan. 24, 1903, between United States and Great Britain. 3 p. Map 4°.
- United States and Panama: Convention between the United States and the Republic of Panama for the construction of a ship canal . . . Proclaimed Feb. 26, 1904. 19 p. 8°.

URUGUAY.

- Informe anual de la cámara de comercio de Montevideo. 1903. Montevideo, "El Telégrafo Marítimo," 1904. 86 p. 8°.

VENEZUELA.

- Mensaje del General: Cipriano Castro, Presidente constitucional de Venezuela al Congreso de 1904. Caracas, Tip. J. M. Herrera Irigoyen & Ca, 1904. 59 p. 4°.
- Ministerio de fomento: Exposición que presenta al congreso de los Estados Unidos de Venezuela el Ministro de Fomento. Caracas, Impr. de "La Religion," 1904. 101 (5) p. 4°.
- Ministerio de hacienda: Exposición que dirige al Congreso Nacional de los Estados Unidos de Venezuela el ministro de hacienda en 1904. Caracas, Tip. Universal, 1904. xliii, 226 p. 4°.
- Two notable public documents of General Castro, President of Venezuela, New York, 1904. 15 p. 8°.

ADDITIONS TO THE PERMANENT FILES DURING MARCH, 1904.

- El Comercio, Manila, Philippine Islands. Daily.
Gaceta Oficial, Manila, Philippine Islands. Weekly. (Issued in Spanish and English.)
El Grito del Pueblo. Manila, Philippine Islands. Daily.
Journal Officiel de la République Française. Paris, France. Daily.
Libertas. Manila, Philippine Islands. Daily.
El Mercantil. Manila, Philippine Islands. Daily.
Patent and Trade Mark Review. New York, N. Y. Monthly.
El Progreso. Manila, Philippine Islands. Daily.
El Renacimiento. Manila, Philippine Islands. Daily.
Revue Commerciale. Assomption, Paraguay. Semi-monthly.

PERMANENT LIBRARY FILES.

Those publications marked with an asterisk have no recent numbers on file.

Persons interested in the commercial and general news of foreign countries will find the following among the official and periodical publications on the permanent files in the Columbus Memorial Library, International Bureau of the American Republics:

ARGENTINE REPUBLIC.

- Argentinisches Wochenblatt. Buenos Ayres. Weekly.
Boletín de la Cámara Mercantil. Barracas al Sud. Weekly.
Boletín de la Unión Industrial Argentina. Buenos Ayres. Monthly.
* Boletín del Instituto Geográfico Argentino. Buenos Ayres.
* Boletín Demográfico Argentino. Buenos Ayres. Monthly.
* Boletín Oficial de la República Argentina. Buenos Ayres. Daily.
Bollettino Mensile della Camera Italiana di Commercio ed Arti in Buenos Aires. Buenos Ayres. Monthly.
Buenos Aires Handels-Zeitung. Buenos Ayres. Weekly.
Le Commerce Extérieur Argentin. Buenos Ayres.
* La Industria Molinera. Buenos Ayres. Semimonthly.
Monthly Bulletin of Municipal Statistics of the City of Buenos Ayres. Buenos Ayres. Monthly.
La Nación. Buenos Ayres. Daily.
Patentes y Marcas. Buenos Ayres. Monthly.
La Plata Post. Buenos Ayres. Weekly.
La Prensa. Buenos Ayres. Daily.
Review of the River Plate. Buenos Ayres. Weekly.
Revista Mensual de la Cámara Mercantil. Barracas al Sud. Monthly.
Revista Nacional. Buenos Ayres. Monthly.
The Standard. Buenos Ayres. Daily.

BELGIUM.

- * Bulletin Commercial (Bulletin of the Commercial Museum). Brussels. Weekly.

BOLIVIA.

- Boletín de la Sociedad Geográfica de la Paz. Monthly. (Received irregularly.)
El Comercio. La Paz. Daily.
* El Comercio de Bolivia. La Paz. Daily.
El Estado. La Paz. Daily. (Diario Oficial.)
Revista Comercial é Industrial de la República de Bolivia. La Paz. Monthly.
* Revista Económica Financiera. La Paz. Monthly.

BRAZIL.

- Boletim da Secretaria de Agricultura, Viacao, Industria e Obras Publicas do Estado da Bahia. Bahia. Monthly.
Boletim de Serviço da Estatística Commercial da Republica dos Estados Unidos do Brazil. Rio de Janeiro. Irregular.

- Brazilian Mining Review. Ouro Preto. Irregular.
 *Brazilian Review. Rio de Janeiro. Weekly.
 Diário da Bahia. Bahia. Daily.
 Diário Oficial. Rio de Janeiro. Daily.
 Diário Popular. São Paulo. Daily.
 *Gazeta Commercial e Financeira. Rio de Janeiro. Weekly.
 *Jornal do Commercio. Rio de Janeiro. Daily.
 Jornal do Recife. Pernambuco. Daily.
 Jornal dos Agricultores. Rio de Janeiro. Semimonthly.
 Província (A) do Pará. Belém. Daily.
 Revista Agricola. São Paulo. Monthly.
 *Revista Brasileira. Rio de Janeiro. Monthly.
 Revista Industrial e Mercantil. Pernambuco. Monthly.
 Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro. Monthly.
 *Rio News. Rio de Janeiro. Weekly.

CANADA.

- Canadian Manufacturer and Industrial World. Toronto. Semimonthly.

CHILE.

- Boletín de la Sociedad Nacional de Agricultura. Santiago. Weekly.
 Boletín de la Sociedad Nacional de Minería. Santiago. Monthly.
 Chilian Times. Valparaiso. Semiweekly.
 Diário Oficial de la República de Chile. Santiago. Daily.
 El Mercurio. Valparaiso. Daily.
 Revista Comercial é Industrial de Minas. Santiago. Monthly.

COLOMBIA.

- Diário Oficial. Bogotá. Daily.
 Revista de la Instrucción Pública de Colombia. Bogotá. Monthly.

COSTA RICA.

- *Boletín Comercial. San José. Daily.
 Boletín Judicial. San José. Daily.
 La Gaceta. (Diário Oficial.) San José. Daily.

CUBA.

- Boletín del Centro General de Comerciantes e Industriales de Cuba. Habana. Monthly.
 La Gaceta Económica. Habana. Trimonthly.
 Gaceta Oficial de la República de Cuba. Habana. Daily.

DOMINICAN REPUBLIC.

- Gaceta Oficial. Santo Domingo. Weekly.
 *El Mensajero. Santo Domingo. Three times a month.

ECUADOR.

- Anales de la Universidad Central del Ecuador. Quito. Monthly.
 Gaceta Municipal. Guayaquil. Weekly.
 Registro Oficial de la República del Ecuador. Quito. Daily

FRANCE.

- Les Annales Diplomatiques et Consulaires. Paris. Monthly.
 Bulletin de la Chambre de Commerce de Paris. Paris. Weekly.
 Bulletin de la Société de Géographie Commerciale de Paris. Paris. Irregular.
 *Courrier des Bibliothèques. Paris. Monthly.
 La Géographie. Bulletin de la Société de Géographie. Paris. Semimonthly.
 Journal d'Agriculture Tropicale. Paris. Monthly.
 Moniteur Officiel du Commerce. Paris. Weekly.

- Le Nouveau Monde. Paris. Weekly.
 La Revue. Paris. Semimonthly.
 Revue du Commerce Extérieur. Paris. Semimonthly.

GERMANY.

- Deutsche Kolonialzeitung. Berlin. Weekly.
 Handels-Kammer zu Hannover. Hannover.
 Petermann's Mitteilungen. Gotha. Monthly.
 Südamerikanische Rundschau. Berlin. Monthly.
 Der Tropenpflanzer. Berlin. Monthly.
 Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. Berlin. Monthly.

GREAT BRITAIN.

- Board of Trade Journal. London. Weekly.
 British Trade Journal. London. Monthly.
 Commercial Intelligence. London. Weekly.
 Diplomatic and Consular Reports. London.
 Geographical Journal. London. Monthly.
 Journal of the Board of Agriculture. London. Quarterly.
 Mining (The) Journal, Railway and Commercial Gazette. London. Weekly.
 The Scottish Geographical Magazine. Edinburgh. Monthly.
 South American Journal. London. Weekly.
 Times (The). London. Daily.

GUATEMALA.

- *Diario de Centro-América. Guatemala. Daily.
 El Guatemalteco. Guatemala. Daily. (Diario Oficial.)
 La República. Guatemala. Daily.

HAITI.

- Bulletin Officiel de l'Agriculture et de l'Industrie. Port au Prince. Monthly.
 Le Moment. (Journal politique.) Port au Prince, Haiti. Weekly.
 Le Moniteur. (Journal officiel de la République d'Haïti.) Port au Prince, Haiti
 Biweekly.
 Revue de la Société de Législation. Port au Prince, Haiti. Monthly.

HONDURAS.

- Boletín Legislativo. Tegucigalpa. Daily.
 La Gaceta. Tegucigalpa. Daily. (Diario Oficial.)
 Gaceta Judicial. Tegucigalpa. Semiweekly.
 *El Pabellón de Honduras. Tegucigalpa. Weekly.
 El Republicano (semi-official). Tegucigalpa. Three times a week.

ITALY.

- Bollettino del Ministro degli Affari Esteri. Roma. Irregular.

MEXICO.

- El Agricultor Mexicano. Ciudad Juárez. Monthly.
 *Boletín de Agricultura, Minería é Industrias. México. Monthly.
 Boletín de Estadística. Mérida. Semimonthly.
 Boletín del Instituto Científico y Literario. Toluca. Monthly.
 Diario Oficial. México. Daily.
 El Economista Mexicano. México. Weekly.
 El Estado de Colima. Colima. Weekly.
 El Hacendado Mexicano. México. Monthly.
 Mexican Herald. México. Daily.
 Mexican Investor. México. Weekly.

- Mexican Journal of Commerce. Mexico City. Monthly.
 Miner and Manufacturer. México. Monthly.
 Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guerrero. Chilpancingo, México.
 Weekly.
 Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Michoacán de Ocampo. Morelia,
 México. Semiweekly.
 Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca. Oaxaca de Juarez, México.
 Semiweekly.
 Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tabasco. San Juan Bautista, México.
 Semiweekly.
 El Progreso de México. México. Weekly.
 El Republicano. Aguas Calientes. Weekly.
 Semana Mercantil. México. Weekly.

NICARAGUA.

- El Comercio. Managua. Daily. (Received irregularly.)
 Diario Oficial. Managua. Daily.

PANAMA.

- La Estrella de Panamá. Panamá. Weekly.
 Star and Herald. Panama. Weekly.

PARAGUAY.

- Boletín Quincenal de la Cámara de Comercio de la Asunción. Asunción. Semi-
 monthly.
 Diario Oficial. Asunción. Daily.
 *Paraguay Monthly Review. Asunción.
 *Paraguay Rundschau. Asunción. Weekly.
 Revista del Instituto Paraguayo. Asunción. Monthly.
 *Revista Mensual. Asunción. Monthly.

PERU.

- Auxiliar del Comercio. Callao. Biweekly.
 Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima. Lima. Monthly.
 Boletín de Minas. Lima. Monthly.
 El Comercio. Cuzco. Biweekly.
 *El Comercio. Lima. Daily.
 *El Economista. Lima. Weekly.
 El Peruano. (Diario Oficial.) Lima. Daily.
 Padrón General de Minas. Lima. Semiannual.
 Revista de Ciencias. Lima. Monthly.

PORTO RICO.

- Boletín Mercantil de Puerto Rico. San Juan. Daily.
 La Correspondencia. San Juan. Daily.

SALVADOR.

- Boletín de Agricultura. San Salvador. Semimonthly.
 Diario del Salvador. San Salvador. Daily.
 Diario Oficial. San Salvador. Daily.
 Revista de Derecho y Jurisprudencia. San Salvador. Monthly.

SWITZERLAND.

- La Propriété Industrielle. Berne. Monthly.

UNITED STATES.

- American Fertilizer. Philadelphia. Monthly.
 American Historical Review. New York, N. Y. Quarterly.
 American Review of Reviews. New York. Monthly.
 *Anglo-American Magazine. New York. Monthly.
 O Arauto. Oakland, Cal. Weekly.
 Board of Trade Journal. Providence, R. I. Monthly.
 Board of Trade Journal. Wilmington, Del. Monthly.
 Bookman (The). New York. Monthly.
 Bulletin of the American Geographical Society. New York.
 Bulletin of the American Iron and Steel Association. Philadelphia. Semimonthly.
 Bulletin of Books added to the Public Library of the City of Boston. Boston. Monthly.
 Bulletin of the Geographical Society of Philadelphia. Philadelphia. Monthly.
 Bulletin of the New York Public Library. Monthly.
 Coal Trade Journal. New York. Weekly.
 Century Magazine. New York. Monthly.
 Current Literature. New York. Monthly.
 Dun's Review. New York. Weekly.
 Dun's Review. International Edition. New York. Monthly.
 Engineering Magazine. New York, N. Y. Monthly.
 Engineering and Mining Journal. New York. Weekly.
 Engineering News and American Railroad Journal. New York. Weekly.
 Export Implement Age. Philadelphia. Monthly.
 Field Columbian Museum Publications. Chicago.
 Form (The). New York. Quarterly.
 India Rubber World. New York. Monthly.
 Journal of Geography. Lancaster, Pa. Monthly.
 Library Journal. New York. Monthly.
 Literary Digest. New York. Weekly.
 Mexican Industrial Review. Chicago, Ill. Monthly.
 Modern Machinery. Chicago. Monthly.
 Modern Mexico. St. Louis. Monthly.
 National Geographic Magazine. New York. Monthly.
 New-Yorker Handels-Zeitung. New York. Weekly.
 North American Review. New York. Monthly.
 Novelades (Las). New York. Weekly.
 Outlook (The). New York. Weekly.
 Scientific American. New York. Weekly.
 Scientific American. Export Edition. New York. Monthly.
 Sister Republics. Denver, Colo. Monthly.
 Tropical Truth. Chicago, Ill. Monthly.
 United States Consular Reports. Washington. Daily and monthly.
 World To-day (The). Chicago, Ill. Monthly.
 World's Work. New York. Monthly.

URUGUAY.

- Anales del Departamento de Ganadería y Agricultura. Montevideo. Monthly.
 Revista de la Unión Industrial Uruguaya. Montevideo. Semimonthly.
 *El Siglo. Montevideo. Daily. (Not received regularly.)

VENEZUELA.

- El Fonógrafo. Maracaibo. Daily.
 Gaceta Oficial. Caracas. Daily.
 Veneznelan Herald. Caracas.

BOLETIM MENSAL

DA

SECRETARIA INTERNACIONAL DAS REPUBLICAS AMERICANAS,

União Internacional das Republicas Americanas.

VOL. XVI.

ABRIL DE 1904.

No. 4.

REPUBLICA ARGENTINA.

PRODUCCÃO E COMMERCIO EXTERIOR EM 1903.

Os seguintes dados estatísticos são extrahidos do "Boletim de Estatística e Commercio" publicado pelo Ministerio da Agricultura da Republica Argentina.

A area total da Republica Argentina é de 295,051,700 hectares. Desta superficie grande parte é adequada á agricultura, porém, em consequencia da esparsa população que é de pouco mais de 5,000,000, sómente 9,120,000 hectares eram em cultivo no anno de 1902-3, o que mostra um augmento de 4,220,000 hectares desde o recenseamento de Maio de 1895. Da area em cultivo, 3,695,343 hectares foram semeados de trigo; 1,307,196 hectares de linhaça; 1,801,644 hectares de milho; 1,730,163 hectares de alfafa; 60,012 hectares de canna de assucar; 51,625 hectares de vinhas; 35,822 hectares de cevada; 20,793 hectares de aveia; 9,833 hectares de tabaco; 9,250 hectares de sementes de passaros; 2,154 hectares de centeio; 27,965 hectares de amendoins; 36,143 hectares de batatas; 59,627 hectares de ervilhas e feijão; 19,613 hectares de herva matte; 10,826 hectares de mandioca; 3,533 hectares de arroz; 3,390 hectares de tartago; 1,112 hectares de algodão; 84,335 hectares de arvores fructiferas, e 145,295 hectares foram dedicados a parques, jardins, etc.

A produção de trigo foi estimada em cerca de 2,750,000 toneladas, das quaes 1,680,000 toneladas foram exportadas, além de 71,980 toneladas de farinha de trigo. A maior produção de trigo corresponde á do anno de 1898-99, quando chegou a 2,857,000 toneladas, sendo exportadas em 1900 cerca de 1,930,000 toneladas de trigo, além de 51,000 toneladas de farinha de trigo. O consumo nacional do trigo cresce de anno para anno, attingindo actualmente a 700,000 toneladas. A produção de linhaça foi de 764,000 toneladas, ou cerca do dobro da

maior colheita realizada em qualquer anno anterior. As exportações deste producto sommaram 593,600 toneladas. A produção de milho foi de 3,700,195 toneladas, comparada com 2,510,692 toneladas em 1900-1901, que foi até este anno a maior jamais realizada. As exportações deste producto attingiram a 2,100,000 toneladas. Na safra de 1903-4, 320,021 hectares foram sementeados de trigo e 1,487,779 hectares, de linhaça.

Os principaes productos exportados em 1903 foram os seguintes: Carneiros e ovelhas congelados, 3,445,993; carne congelada, 84,528 toneladas; lã, 192,989 toneladas; pelles de carneiro, 41,475 toneladas; couros, 57,239 toneladas. Estes algarismos nio differem muito dos de 1902, mas as exportações de carne secca diminuíram de 20,468 a 11,041 toneladas. A quantidade de sebo exportada foi de 39,900 toneladas; crina, 2,241 toneladas; manteiga, 5,696 toneladas, ou 1,460 toneladas mais que no anno anterior; quebracho e extracto de quebracho, 167,000 toneladas, ou seja 49,000 toneladas menos que no anno anterior; assucar, 38,000 toneladas, e feno, 90,000 toneladas.

Para o Reino Unido e a Africa do Sul foram enviadas todas as exportações de carne congelada. A França recebeu a maior parte das exportações de lã e de pelles de carneiro, seguindo-lhe a Alemanha e a Belgica.

O commercio exterior da Republica Argentina em 1903, segundo dados officiaes, foi o seguinte:

	1902.	1903.
Importações	\$103,039,256	\$131,206,600
Exportações	179,486,727	220,984,524

O movimento de especie nos dous periodos em revista foi o seguinte:

	1902.	1903.
Importações	\$8,909,086	\$26,086,184
Exportações	3,074,341	1,196,132

O commercio exterior da Republica Argentina em 1903 foi o seguinte:

Paizes.	Importações.	Exportações.
Africa.....	\$62,573	\$9,170,910
Allemanha.....	17,009,322	26,812,872
Belgica.....	6,448,872	20,143,012
Bolivia.....	125,458	450,596
Brazil.....	5,350,976	8,545,127
Cuba.....	373,181	164,803
Chile.....	200,473	1,170,778
Espanha.....	3,574,591	2,035,555
Estados Unidos.....	16,684,954	8,125,546
França.....	12,708,238	34,294,945
Italia.....	14,702,193	4,838,554
Hollanda.....	790,966	4,546,808
Paraguay.....	1,059,839	173,804
Reino Unido.....	44,826,749	35,400,922
Uruguay.....	760,677	4,188,582
Outros Paizes.....	7,527,638	12,832,726
A ordem.....		48,387,862

O commercio com os principaes paizes em 1903, comparado com o de 1902, mostra o resultado seguinte:

Paizes.	Importações.		Exportações.	
	Para mais.	Para menos.	Para mais.	Para menos.
Allemanha.....	\$285,000	.....	\$169,000	.....
Estados Unidos.....	254,000	.....	.....	190,000
Francia.....	374,000	.....	159,000	.....
Italia.....	198,000	.....	25,000	.....
Reino Unido.....	211,000	.....	15,000	.....
Belgica.....	.....	6,000	162,000	.....
A ordem.....	.....	.....	825,000	.....

O seguinte quadro mostra o valor, por classes, das importações e exportações realizadas em 1903, e a differença para mais ou para menos comparado com o de 1902:

IMPORTAÇÕES.

	1903.	Para mais.	Para menos.
Animas vivas.....	\$693,120	\$229,575	.....
Productos alimenticios.....	11,743,081	1,117,077	.....
Tabaco e suas manufacturas.....	3,711,181	481,531	.....
Vinhos, bebidas esprituosas e liciores.....	6,565,058	981,509	.....
Tecidos de seda.....	2,035,560	651,388	.....
Tecidos de la.....	5,711,896	794,470	.....
Tecidos de algodão.....	20,845,657	4,589,977	.....
Tecidos diversos.....	10,839,535	3,712,371	.....
Óleos.....	4,110,658	127,858	.....
Productos quimicos e pharmaceuticos.....	4,494,453	796,653	.....
Cores e tintas.....	933,855	233,921	.....
Madeiras e suas manufacturas.....	8,746,787	1,890,011	.....
Papel e suas manufacturas.....	2,975,391	418,372	.....
Coiro e suas manufacturas.....	1,075,020	112,350	.....
Ferro e suas manufacturas.....	26,844,523	8,928,441	.....
Outros metaes e suas manufacturas.....	3,925,342	1,191,440	.....
Obras de vidro e de ceramica.....	11,859,788	951,091	.....
Artigos diversos.....	4,035,695	959,148	.....

EXPORTAÇÕES.

Productos pastoris.....	109,181,312	4,612,203	.....
Productos agricolas.....	105,251,309	37,059,977	.....
Productos florestaes.....	3,472,708	.....	176,500
Productos minieras.....	397,127	97,197	.....
Productos de caça.....	657,952	.....	60,197
Productos diversos.....	2,023,786	.....	57,807

Durante os ultimos dez annos, o valor da importação e da exportação, e a proporção por habitante tem sido como segue:

Annos.	Total valor.		Valor por habitante.	
	Importação.	Exportação.	Importação.	Exportação.
1893.....	\$96,200,000	\$91,000,000	\$25.8	\$25.2
1894.....	92,800,000	101,600,000	21.0	26.3
1895.....	95,000,000	120,000,000	23.8	30.1
1896.....	112,100,000	116,800,000	27.1	28.6
1897.....	98,200,000	101,100,000	23.4	21.1
1898.....	107,100,000	135,800,000	25.0	31.2
1899.....	116,800,000	184,900,000	26.5	42.0
1900.....	113,400,000	154,600,000	25.1	34.2
1901.....	113,900,000	167,700,000	21.6	36.2
1902.....	103,000,000	179,400,000	21.7	37.8
1903.....	131,200,000	220,900,000	27.0	45.4

Os direitos aduaneiros arrecadados no anno de 1903 foram na importancia de \$43,088,099 onro e \$580,749 papel.

As exportações de lã em 1903 foram no valor de \$50,424,168 onro.

O numero de animaes de raça importados no anno de 1903 foi de 2,632, todos, excepto 73, procedentes do Reino Unido. Foram abatidas 1,202,100 rezes para a preparação de xarque e 269,080 rezes para carne conservada e extracto de carne.

O valor das machinas agricolas importadas em 1903 excedeu a \$389,600,000.

A extensão total das vias-ferreas em 1903 foi de 18,294 kilometros, o que mostra um augmento de 3,832 kilometros desde Maio de 1895. Foram transportadas durante o anno 17,500,000 toneladas de carga.

Os Territorios das Missões e dos Pampas têm augmentado consideravelmente sua area sob cultivo desde Maio de 1895, a data do ultimo recenseamento, sendo augmentada a area sob cultivo do primeiro em 25,800 hectares, e a do ultimo, em 114,700 hectares; mas Formosa, Nenquea e Chubut mostram uma diminuição na area sob cultivo de 3,041 hectares.

MOVIMENTO DOS PORTOS EM DEZEMBRO E NO ANNO DE 1903.

Os seguintes algarismos publicados no "Handels-Zeitung" de Buenos Aires, mostram o movimento commercial dos principaes portos da Republica Argentina no mez de Dezembro e no anno de 1903, comparado com o de 1902:

BUENOS AIRES.

	Dezembro.	1903.	1902.
Milho..... saccos.....	1,072,636	10,688,357	\$7,059,611
Trigo..... id.....	373,031	6,855,512	2,171,560
Linhaca..... id.....	60,072	3,550,095	2,099,137
Farfalua de trigo..... id.....	90,430	1,981,664	676,194
Lã..... fardos.....	51,787	356,233	360,562
Pelless de carneiro..... id.....	10,380	104,187	84,242
Couros de boi secos..... id.....	105,337	1,337,234	1,684,087
Couros de boi salgados..... id.....	34,846	932,421	1,234,229
Couros de cavallo secos..... id.....	1,285	295,275	135,692
Couros de cavallo salgados..... id.....	735	131,997	160,572
Pelless de bezerro..... id.....	24,000	191,285	136,786
Crina..... fardos.....	377	1,418	3,837
Couros diversos..... id.....	721	7,164	28,830
Massa de linhaca..... saccos.....	40,189	166,910	180,391
Cevada..... id.....		55,911	22,383
Farelo..... id.....	11,015	1,513,006	1,502,071
Sementes..... id.....		287	2,195
Assenar..... id.....		95,460	30,151
Ossas e cinzas de ossos..... toneladas.....		36,140	21,594
Chifres..... id.....	71	2,108	5,722
Manteiga..... cwixas.....	31,536	185,968	131,482
Pennas de abestruz..... id.....			92
Quebracho..... toneladas.....	4,500	60,645	63,486
id..... rolos.....	470	1,519	1,313
Extracto de quebracho..... saccos.....	31,980	168,635	207,950
Miucenas..... id.....		2,769	9,776
Trijas..... toneis.....	171	7,050	9,871
Sementes de mabo..... saccos.....			25,511
Gado vaccum..... cabeças.....	728	34,867	24,100
Gado cavallar..... id.....		117,805	86,172
Gado mñar..... id.....	510	7,251	13,088
Gado suíno..... id.....	230	21,604	1,287
Sebo..... id.....		811	682
id..... toneis.....	639	21,461	33,912
Xarque..... fardos.....	3,865	87,619	144,372
	4,540	151,615	282,560

Buenos Aires—Continuação.

	Dezembro.	1903.	1902.
Carneiros.....	77,511	1,144,958	1,191,232
Carne conservada.....	enixas 11,533	119,489	57,416
Lingua.....	id. 270	27,586	11,098
Feno.....	25,836	677,961	539,192
Ovelhas congeladas.....	quartos 67,032	541,609	1,144,609
Carnes congeladas.....	id. 56,001	1,141,386	317,371
Carnes varias.....	volumes 6,139	57,140	32,928
Tabaco.....	fardos 1,265	17,433	28,576
Farinha de carne.....	sacos 7,150	311	7,759
Caldo de carne.....	caixas.....	311	2,021
Semete em pó.....	sacos 1,965	9,144	11,224
Extracto de carne.....	caixas.....	7,295	13,199
Cordelros congelados.....	quartos.....	50,773	51,688

SAN NICOLÁS.

Foram despachados do porto de San Nicolás durante o mez de Dezembro de 1903, 18 vapores, e durante o anno de 1903, 102 vapores e 6 navios a vela, contra 117 vapores e 1 navio a vela no anno de 1903. Os generos transportados nos dons periodos em revista foram os seguintes:

Artigos.	Dezembro.	1903.	1902.
Grã Bretanha:			
Trigo..... sacos		9,218	66,711
Milho..... id.	46,171	348,257	390,526
Linhaça..... id.	11,841	130,768	60,037
Farelo..... id.		2,700	
Farinha de trigo..... id.		1,432	
LA..... fardos		366	
Couros de boi salgados.....		951	
Extracto de quebracho..... sacos		221	
Pellos de carneiro..... fardos		183	
Couros de cavallo salgados.....		11,582	
Feno..... fardos			11,582
Allemanha:			
Trigo..... sacos		32,542	22,486
Milho..... id.	97,711	352,289	672,031
Linhaça..... id.	6,337	89,117	93,365
LA..... fardos		2,446	5,263
Couros de boi salgados.....	5,450	26,620	9,883
Farelo..... sacos			6,134
Crina..... fardos			10
Couros de boi secos.....			3,619
Couros de cavallo salgados.....			393
Couros de cavallo secos.....			1,866
Pellos de bezerro..... fardos			428
Pellos de carneiro..... id.			15
Pellos de lontra..... id.			92
Belgica:			
Trigo..... sacos		71,857	
Milho..... id.	15,329	263,074	70,760
Linhaça..... id.	6,711	40,556	
LA..... fardos		85	1,092
Crina..... id.			47
Quebracho..... toneladas			1,281
Couros de boi salgados.....			1,255
Hollanda:			
Trigo..... sacos		9,200	69,663
Milho..... id.	8,573	99,939	18,712
Linhaça..... id.		118,230	15,262
Italia:			
Trigo..... id.		2,571	
Milho..... id.	2,111	76,257	
Couros de boi secos.....		10,270	
Pellos de carneiro..... fardos		624	
Hespanha:			
Milho..... sacos	103	31,792	16,708
Couros de boi secos.....	2,900	2,900	
Pellos de bezerro.....	2,918	2,918	
França:			
Milho..... sacos	17,030	122,243	50,393
Linhaça..... id.	7,257	67,385	12,246
LA..... fardos	325	5,655	1,684

Artigos.	Dezembro.	1903.	1902.
Africa:			
Milho.....saccos.....		86,429	23,428
Estados Unidos:			
Linhaga.....id.....			82,786
À ordem:			
Trigo.....id.....		30,405	22,532
Milho.....id.....	195,714	2,434,312	632,222
Linhaga.....id.....		271,297	245,032
Conros de boi seccos.....		10,270	.....
Pelless de bezerro.....		5,600	.....
Pelless de carneiro.....fardos.....		74	.....

BAHIA BLANCA.

Sahiram do porto de Bahía Blanca durante o mez de Dezembro de 1903, 5 vapores, e durante o anno de 1903, 80 vapores e 15 navios a vela, contra 76 vapores e 1 navio a vela no anno de 1902. Os productos transportados foram os seguintes:

Artigos.	Dezembro.	1903.	1902.
Grã Bretanha:			
Trigo.....saccos.....		378,888	464,246
Lã.....fardos.....		1,064	187
Carne congelada.....		2,400	.....
Carne conservada.....calxas.....		6,100	.....
Linhaga.....saccos.....		47,081	.....
Feno.....fardos.....			71,458
.....			485
Allemanha:			
Trigo.....saccos.....		76,277	98,343
Lã.....fardos.....	1,370	30,275	21,154
Conros de boi, seccos.....		1,654	600
Conros de boi, salgados.....		1,229	30,307
Pelless de bezerro.....		20	4,000
Conros de cavallo, seccos.....			2,800
Conros de cavallo, salgados.....			11,851
Conros diversos.....			40
Id.....fardos.....			61
Id.....calxas.....			4
Linhaga.....saccos.....			2,982
Farelo.....id.....			7,382
Massa de linhaga.....id.....			1,602
Crina.....fardos.....			1
Belgica:			
Trigo.....saccos.....		388,529	612,066
Lã.....fardos.....		6,565	7,160
Linhaga.....saccos.....		4,257	242
Avela.....id.....			2,071
Crina.....fardos.....			5
Pelless de carneiro.....id.....			61
Hollanda:			
Trigo.....saccos.....		1,071,878	409,660
Linhaga.....id.....		2,561	.....
Italia:			
Milho.....id.....		3,032	77,142
Lã.....fardos.....		300	.....
Linhaga.....saccos.....		2,793	.....
Conros de boi seccos.....		8,500	.....
Pelless de carneiro.....fardos.....		178	.....
Franca:			
Trigo.....saccos.....	53,571	142,378	.....
Lã.....fardos.....	9,605	31,140	14,242
Pelless de carneiro.....id.....	152	152	.....
Conros de boi seccos.....			250
Brazil:			
Trigo.....saccos.....	42,986	648,968	752,462
Milho.....id.....			75,294
Africa:			
Trigo.....id.....		24,857	.....
Estados Unidos:			
Ossos e cinzas de ossos.....toneladas.....			400
À ordem:			
Trigo.....saccos.....		1,795,357	821,086
Linhaga.....id.....		1,157	.....
Carneiros congelados.....		5,000	.....
Id.....peças.....		4,216	.....

NOVOS IMPOSTOS DE PORTO.

Segundo o "South American Journal" de 5 de Março de 1904, a Administração Geral do Porto de La Plata estabelecem os seguintes novos impostos de porto:

Os vapores que entrarem para carregar animaes vivos para exportação ou para completar sua carga, pagarão 20 centavos por tonelada registrada; vapores em lastro, 15 centavos; barcos em lastro ou para completar carga, 15 centavos por tonelada registrada; os vapores que entrarem para tomar carvão, pagarão, além do imposto de entrada e de estada, uma taxa conforme a quantidade de carvão, sendo 100 toneladas o minimum. As embarcações que, depois de tiverem satisfeito o imposto de entrada, sahirem para outros portos da Republica Argentina e depois regressarem ao porto de La Plata para completar sua carga, não serão obrigadas a novo pagamento do imposto.

Pelo serviço de carga de cereaes, farinha de trigo e outros generos, cobrar-se-há a taxa de 20 centavos por 1,000 kilogrammas, quando para despacho directo, e 25 centavos quando para armazenagem. Não se cobrará armazenagem alguma por um mez sobre os cereaes depositados nos armazens do porto. São isentas do pagamento de armazenagem até dous mezes as madeiras destinadas á exportação. Todos os generos destinados á exportação que se transportarem na estrada de ferro do Estado entre Tolosa e a Doca Central, serão isentos do pagamento de fretes, si se apresentar á sede da administração do porto, um certificado verificando que os ditos generos tenham sahido do porto para o alto mar, onde os fretes pagos serão reembolsados.

MOVIMENTO DOS TRAMWAYS DE BUENOS AIRES DURANTE O ANNO DE 1903.

Segundo os algarismos publicados pela "Review of the River Plate" de 6 de Fevereiro de 1904, o movimento dos 10 tramways da cidade de Buenos Aires no mez de Dezembro foi o seguinte:

	Tração uni- mada.	Tração elec- trica.
Passageiros transportados	5, 623, 680	6, 457, 585
Kilometros percorridos	1, 855, 088	1, 824, 570
Recita	\$571, 322	\$697, 763
Extensão das linhas (kilometros)	253	230

1004 SECRETARIA INTERNACIONAL DAS REPUBLICAS AMERICANAS.

O numero de passageiros transportados durante o anno de 1903 foi como se segue:

	Tração animala.	Tração electrica.
Janfro	7, 174, 119	2, 809, 575
Fevereiro	6, 229, 606	3, 857, 949
Marco	6, 752, 077	4, 583, 581
Abril	6, 128, 675	4, 717, 873
Maiô	6, 294, 543	5, 748, 376
Junho	5, 124, 687	5, 001, 310
Julho	5, 439, 143	5, 197, 579
Agosto	5, 186, 349	5, 547, 617
Seiembro	5, 189, 735	5, 773, 736
Outubro	5, 544, 544	6, 182, 118
Novembro	6, 061, 991	5, 790, 450
Dezembro	5, 623, 680	6, 457, 585
Total	71, 048, 519	61, 670, 749

O numero de passageiros transportados por companhias foi o seguinte:

	Novembro.	Dezembro.
Ciudad de Buenos Aires	2, 560, 725	2, 598, 658
Gran Nacional	1, 746, 491	1, 516, 781
La Nueva	360, 113	299, 724
La Capital (tração animala)	48, 710	21, 788
La Rural	982, 026	818, 858
Metropolitano	381, 805	354, 647
Central-Argentino	12, 331	13, 224
Anglo-Argentino (tração electrica)	2, 911, 670	3, 460, 367
Buenos Aires e Belgrano (tração electrica)	1, 289, 841	1, 372, 635
La Capital (tração electrica)	1, 310, 327	1, 403, 383
Tramway electrico de Buenos Aires	248, 612	221, 182

O seguinte quadro mostra as receitas das companhias comparadas com as de 1902 e 1901:

	1903.	1902.	1901.
Ciudad de Buenos Aires	\$2, 832, 254	\$3, 025, 775	\$3, 133, 482
Anglo-Argentino	3, 678, 763	2, 929, 560	2, 910, 799
Gran Nacional	1, 911, 508	1, 857, 460	1, 774, 364
La Nueva	451, 227	455, 620	456, 539
La Capital	1, 618, 207	1, 533, 779	1, 449, 879
La Rural	1, 077, 679	1, 019, 937	804, 502
Metropolitano	401, 104	421, 246	462, 611
Buenos Aires e Belgrano	1, 874, 288	1, 755, 564	1, 702, 645
Tramway Electrico de Buenos Aires	242, 159	166, 875	177, 971

O numero de passageiros transportados durante os ultimos dez annos foi o seguinte:

Annos.	Passageiros transportados.	População.	Annos.	Passageiros transportados.	População.
1903	132, 719, 268	895, 381	1898	105, 964, 631	765, 744
1902	125, 231, 759	870, 237	1897	100, 061, 933	738, 484
1901	125, 525, 221	848, 367	1896	92, 079, 934	712, 095
1900	122, 883, 183	821, 293	1895	84, 991, 868	677, 780
1899	116, 447, 982	795, 323	1894	76, 994, 213	603, 012

Estes algarismos mostram como a população da cidade vai aumentando. Todas as linhas de tracção electrica mostram um augmento em sua receita, comparada com a do anno anterior, e este augmento é mais notavel no caso da linha Anglo-Argentina, que equivale a 25.6 por cento, não obstante o facto de não ter sido applicada a tracção electrica a todas as linhas desta companhia até Setembro. A Buenos Aires e Belgrano têm um augmento de 6.7 por cento, e a Capital de 4.1 por cento. Quanto ás linhas de tracção animada, a Ciudad de Buenos Aires mostra uma diminuição de receita de 6.4 por cento. A receita desta linha em 1902 foi tambem inferior á de 1901. A receita do Metropolitano mostra uma diminuição de 5.5 por cento comparada com a de 1902, ao passo que a receita deste anno foi muito inferior á de 1901. A receita de La Nueva mostra ligeira diminuição sobre a de 1902. A Gran Nacional teve um augmento na receita de 3 por cento. Outro ponto de interesse é que as linhas de tracção electrica, com menor extensão, transportam maior numero de passageiros que as linhas de tracção animal, e a distancia média percorrida pelos passageiros é menor.

BOLIVIA.

CONVENÇÃO SOBRE PERMUTAÇÃO DE ENCOMMENDAS POSTAES ENTRE BOLIVIA E PERU.

A convenção para permutação de encommendas postaes que se concluiu em 12 de Julho de 1903, entre as Republicas da Bolivia e do Peru, foi ratificada pelo Governo da Republica da Bolivia em 20 de Janeiro de 1904. O texto da convenção é como segue:

“Os Governos das Republicas da Bolivia e do Peru, desejando estabelecer entre ambos os paizes a permutação de encommendas postaes, resolveram consignar em uma convenção as condições em que deva effectuar-se esse serviço de encommendas postaes, e para este fim nomearam seus Plenipotenciarios, a saber:

“Sua Excellencia o Presidente da Republica da Bolivia, o Sr. Dr. ELIDORO VILLAZÓN, Ministro de Estado das Relações Exteriores; e

“Sua Excellencia o Presidente da Republica do Peru, o Sr. FELIPE DE OSMÁ, Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Peru em Bolivia;

“Os quaes, depois de haver exhibido seus plenos poderes, que se acharam em boa e devida forma, convieram nos seguintes artigos da dita convenção e no regulamento que a completa.

“ARTIGO 1º. Sob a denominação de encommendas poderão ser permutados por correio entre a Bolivia e o Peru objectos em pacotes

fechados cujo peso não exceda de tres kilogrammas nem suas dimensões, de sessenta centímetros, nem seu volume, de vinte decímetros cubicos.

“ART. 2°. O correio peruano servirá de intermediario na transmissão de encomendas entre a Bolivia e os paizes com os quaes o Peru tenha estabelecido este serviço, e vice-versa das procedentes desses paizes com destino á Bolivia. Transmittirá igualmente, as encomendas que se permitem entre Bolivia e os paizes com os quaes o correio boliviano tenha accordos especiaes sobre esta materia, sempre que lhe seja conveniente utilizar os transportes maritimos ou terrestres necessarios para fazer chegar as encomendas a seu destino e ficando limitada em todos os casos a responsabilidade da administração peruana ao estabelecido no artigo 12 da presente convenção.

“ART. 3°. O porte que devem pagar em Bolivia as encomendas destinadas ao Peru e as expedidas deste paiz com destino a Bolivia, será sujeito ao estabelecido em suas respectivas tarifas. A permuta destas encomendas não dá lugar a contas e cada um dos paizes contratantes reservará para si o importe integro da franquia que perecha.

“A franquia que deve ser cobrada em Bolivia, por cada encomenda destinada aos paizes com os quaes o Peru tem estabelecido este serviço, será:

“(a) De 50 centimos ou seu equivalente em moeda boliviana e de tantas vezes 50 centimos como correios intervenham no transito terrestre comprehendido o de destino.

“(b) Si houver transporte marítimo, se cobrará, tambem uma taxa que se fixa assim: em 25 centimos si o trajecto recorrido não exceda de 500 millas; em 50 centimos si é superior a 500 millas e não exceda de 1,000 millas; em um franco si é superior a 1,000 millas e não exceda de 3,000 millas; em dois francos si é superior a 3,000 millas e não exceda de 6,000 millas; em tres francos si é superior a 6,000 millas.

“(c) No caso de utilizar-se a via de Panamá se cobrará a taxa correspondente ao transito do Isthmo e a do transporte marítimo no Atlantico independentemente do que corresponde ao do Pacifico.

“ART. 4°. A franquia integra e previa é obrigatoria.

“ART. 5°. O remetente de uma encomenda pode pedir aviso de recepção pagando cinco centavos antecipadamente. Esta taxa pertence por inteiro ao correio de origem.

“ART. 6°. As encomendas qua permitem entre si as administrações contractantes não podem ser gravadas com outras taxas postaes que as mencionadas nos artigos 3, 5 e 10 do presente convenio e com as que devem cobrir os destinatarios.

“ART. 7°. O correio peruano pagará ao da Bolivia 50 centimos por cada encomenda que lhe remetta procedente de outro paiz.

“O correio boliviano pagará ao do Perú:

“(a) Cincoenta centimos por cada encomenda que lhe despache

com destino ao estrangeiro e tantas vezes 50 centimos como sejam os correios que intervenham no transitio terrestre inclusive o de destino.

“(b) Além desta, as taxas fixadas nos paragraphos *b* e *c* do artigo 3º por razão de transitio maritimo e do Isthmo de Panamá, dado o caso.

“ART. 8º. O correio boliviano communicará ao do Perú os accordos que celebre directamente com outros paizes para os effeitos do Artigo II e demais relativos ao presente convenio.

“A administração peruana remetterá á de Bolivia uma lista dos paizes aos quaes pode enviar suas encomendas.

“Essa lista conterá as vias que hão de seguir as encomendas desde sua entrada ao territorio peruano, o numero de declarações para a alfandega com que devem ser acompanhadas e o total dos gastos que a Bolivia deva pagar por cada encomenda segundo seu destino.

“Os dados desta lista servirão de base para fixar os portes que devem pagar os remettentes segundo as condições do transporte intermediario.

“ART. 9º. A reexpedição de encomendas de um paiz a outro por mudança de residencia dos destinatarios ou por haver cahido em refugio dá lugar á cobrança supplementaria dos portes fixados no Artigo III a cargo dos destinatarios ou dos remettentes, segundo o caso, sem prejuizo de reembolsar os direitos de alfandega e gastos especiaes de armazenagem, etc.

“ART. 10. Fica ao juizo dos paizes contractantes perceber ou não pela condução a domicilio, um direito que não possa exceder de 5 centavos e que pagará o destinatario ao tempo de receber a encomenda.

“ART. 11. É prohibido remetter encomendas que contenhão objectos cuja admissão não esteja autorizada pelas leis ou regulamentos aduanciros, ou cartas ou notas com caracter de correspondencia epistolar. É comtudo permittido inclhir nas encomendas postaes suas facturas indicando o numero dos objectos que as compõem.

“Quando qualquer encomenda postal não satisfizer as condições estipuladas no presente artigo, a repartição de destino procederá a multar o objecto que se tenha inclhido na encomenda com o dobro do valor da franquia que lhe corresponda.

“É igualmente prohibido a expedição de moedas, artigos de ouro ou prata, ou outros objectos preciosos a paizes que admitam objectos com valor declarado.

“Entre a Bolivia e o Peru será permittida a permuta de encomendas com esta classe de conteúdo, com excepção da prata sellada, enquanto subsista vigente a lei que prohibe a importação desta ao Peru, mas em caso de extravio nem o remettente, nem o destinatario terão direito a outra indemnização que a estabelecida no artigo seguinte.

“ART. 12. Salvo o caso de força maior, quando uma encomenda

se perder, ou soffrer avaria, o remettente e, na sua falta, o destinatario tem direito a uma indemnização equivalente ao valor real de perda ou avaria, sem que a indemnização possa exceder á quantia de dez pesos moeda corrente do paiz que effectua o pagamento.

“Si a encommenda fôr originaria ou estiver destinada a outro paiz que não seja um dos contractantes, o maximum da indemnização de que se trata será o de vinte e cinco francos, tendo além desta direito o remettente a que se lhe devolvam os gastos de expedição.

“A obrigação de pagar a indemnização incumbe á administração a que pertence a repartição remettente. Fica, porém, reservada a esta administração o recurso contra a administração em cujo territorio tenha occorrido a perda.

“A responsabilidade pertence, enquanto não houver prova em contrario, á administração que tendo recebido a encommenda sem fazer observação, não puder comprovar sua entrega ao destinatario.

“O pagamento da indemnização pela administração remettente deverá ser feito o mais prompto possível e a mais tardar, dentro de um anno contado desde a data da reclamação. O correio responsavel está obrigado a reembolsar, sem demora, o correio remettente da importancia da indemnização paga por esta.

“Fica entendido que a reclamação sómente poderá ser admittida durante o periodo de um anno, contado da data da entrega da encommenda ao correio.

“A responsabilidade das administrações termina desde que se entreguem as encommendas a seus respectivos donos.

ART. 13. A legislação interna de cada um dos paizes contractantes continua a ser applicada em tudo o que não se acha previsto na presente convenção.

“ART. 14. As administrações postaes da Bolivia e do Peru indicarão as repartições que hão de encarregar-se da permutação das encommendas e adoptarão todas as medidas regulamentares necessarias para assegurar a regularidade do serviço.

“ART. 15. A presente convenção começará a vigorar sessenta dias depois de seu aperfeiçoamento e terminará, mediante aviso feito por uma das partes contractantes, com um anno de antecedencia. A administração postal de cada um dos paizes contractantes pode, em circumstancias extraordinarias que justifiquem a suspensão da permutação de encommendas, suspender temporariamente esse serviço, dando immediato conhecimento á outra administração, si fôr preciso, por telegrapho.

“Em fê do que, os abaixo assignados devidamente anetorizados para esse fim firmaram a presente convenção e lhe appozeram seus sellos.

“Feita em duplicata na cidade de La Paz, aos 12 dias do mez de Julho do anno de mil novecentos e dois.

“[L. S.]

“[L. S.]

ELIDORO VILLAZÓN.

FELIPE DE OSMÁ.

“REGULAMENTO PARA A EXECUÇÃO DA CONVENÇÃO RELATIVA Á PERMUTAÇÃO DE ENCOMENDAS POSTAES ENTRE BOLÍVIA E PERU.”

“ARTIGO 1º. A permuta de encomendas entre a Bolívia e o Peru, se effectará por via de Mollendo e Puno, sendo de conta de cada um dos correios remittentes, as despezas de conducção até ‘Puerto Perez.’

“ART. 2º. Não podem ser permutadas as encomendas que excedam em volume, peso e dimensões aos limites estabelecidos nos artigos respectivos, as que exijam precauções especiaes como as plantas em cestos, as caixas e gaiolas com animaes vivos, etc., as que contenham materias explosivas ou inflammaveis e em geral os artigos perigosos.

“As administrações contractantes communicarão uma a outra a lista das demais especies que por disposições aduaneiras ou outras não seja permittido introduzir em seus respectivos paizes.

“ART. 3º. Para ser admittida toda encomenda deve:

“1º. Levar o endereço exacto do destinatario. Não se aceitam os endereços escriptos com lapiz.

“2º. Estar acondicionada de forma que possa resistir ao transporte a cavallo e que preserve sufficientemente o conteúdo. O acondicionamento deve ser de forma que seja possível constatar-se qualquer violação ou tentativa de violação.

“3º. Estar sellada com o carimbo ou marca especial do remittente.

“Os liquidos ou corpos gazosos facilmente liquidaveis devem ser remittidos em duplo recipiente. Entre o primeiro (garrafa, frasco, etc.) e o segundo (caixa de metal ou de madeira resistente) deve deixar-se um espaço que se encherá com serradura, farelo ou outra materia absorbente.

“ART. 4º. Cada encomenda deverá ser acompanhada de aviso de remessa e do numero de declarações para a alfandega que os dois paizes contractantes indiquem.

“Estes documentos serão conformes ou analogos aos modelos D e C annexos, e deverão ser redactados em francez, ou levar uma traducção interlinear nesta lingua sempre que se relacionem com encomendas que não estejam destinadas á Bolívia ou ao Peru.

“É permittido fazer uso de um só aviso até para tres encomendas com tal que sejam enviadas por um mesmo remittente e estejam destinadas a uma só pessoa.

“As administrações contractantes declinam toda responsabilidade quanto á exactidão das declarações para a alfandega.

“ART. 5º. A cada encomenda e respectivo aviso de remessa deve collarse um rotulo, conforme ao modelo D, em que se indique o numero do registro e o nome da repartição de procedencia.

“O aviso de remessa deve, além disso, ser marcado, do lado do endereço, com um carimbo indicativo da localidade e data em que a encomenda foi entregue ao correio.

“As formulas da franquia devem estar adheridas ao aviso de remessa.

“ART. 6°. As repartições de permutação de encomendas serão em Bolivia a de La Paz e no Peru as de Lima e Arequipa.

“O transporte se effectuará collocando as encomendas dentro de caixas, sacos ou cestos fechados e sellados, que deverão ser devolvidos á repartição remetente pelo proximo correio que parta depois da recepção.

“ART. 7°. As encomendas serão amotadas em uma guia conforme o modelo F anexo, com todos os pormenores que esta formula admite. A numerção se renovar á ao principio de cada anno.

“Os avisos de remessa, as declarações para a alfandega e os avisos de recepção devem ser ligados á dita guia.

“ART. 8°. Sempre que se pedir aviso de recepção, a repartição de origem collocará em um lugar visivel do envoltorio da encomenda uma etiqueta com as iniciaes A. R.

“Os avisos de recepção se lavram pelas repartições de destino e firmados pelos destinatarios, se enviam por intermedio das repartições de permutação ás de origem para que estas os entreguem aos remetentes.

“ART. 9°. A repartição de permutação destinataria, ao receber as encomendas, procederá á verificar si apresentam alguma irregularidade em seu estado ou acondicionamento exterior, e no cumprimento das formalidades regulamentarias e verificará si o peso da encomenda é o indicado no aviso respectivo.

“As faltas ou irregularidades verificadas pela repartição destinataria serão consignadas em um auto que será transmittido, acompanhado dos envoltorios, cordeis e simetes da encomenda, á administração do paiz a que pertence o Correio destinataria, enviando-se ao mesmo tempo, como correspondencia official, á administração de que depende o correio expedidor, um duplicado desse documento, independentemente do aviso de verificação conforme o modelo C, que será remettido, sem demora, a este ultimo correio.

“Sem prejuizo de dar cumprimento ao disposto no paragrapho precedente, a repartição de permutação destinataria de uma encomenda defeituosamente acondicionada ou avariada, lhe dará curso depois de acondicionada de novo, conservando em quanto for possivel o acondicionamento primitivo. Neste caso deve ser tomado o peso da encomenda antes e depois do novo acondicionamento.

“As differenças de pouca consideração respeito do volume, a dimensão ou peso, serão assignaladas sómente por meio de um aviso de verificação.

“ART. 10. As encomendas postaes que não sejam para Bolivia e que se remetam equivocadamente ás repartições de permutação bolivianas, serão devolvidas por estas e pelo primeiro correio ás repartições remetentes, acompanhando-as de um boletim de verificação e annullando previamente com uma raia de tinta os abonos correspondentes lançados na guia da repartição de permutação remetente.

“Os remetentes de encomendas, cuja entrega se não pode effectuar, serão prevenidos para declarar por que forma desejam dispor dellas. Os avisos que tiverem de fazer-se para esse fim trocam-se entre as duas administrações centrais.

“Sem embargo, os objectos sujeitos a deteriorarem-se ou a corromperem-se, serão vendidos sem aviso previo e sem formalidades judiciaes em proveito de quem corresponder, lavrando-se auto de venda.

“As encomendas serão devolvidas á repartição de origem, si, no prazo de seis mezes, contado da data da expedição do aviso, a repartição destinatária não tiver recebido as necessarias instruções do remetente.

“As encomendas que tenham de ser devolvidas ás repartições de origem, lançam-se na guia com a designação de “não entregues” feita na columna das observações.

“Os pedidos de restituição e de rectificação do respectivo endereço, se submettem ás regras estabelecidas no artigo XXIX do Regulamento da Convenção Principal de Washington.

“Art. 11. Cada repartição de permutação organizará mensalmente uma nota conforme ao modelo J das importancias lançadas em cada guia recebida de outro correio, quer a seu credito, quer a seu debito.

“Estas notas são depois recapituladas em uma conta conforme ao modelo K.

“Esta conta, acompanhada da nota mensal das guias recebidas e dos respectivos boletins de verificação, quando os houver, é submettida ao exame e approvação da outra administração central, no decurso do mez immediato áquelle a que a mesma conta se referir.

“As contas mensaes depois de conferidas e acceitas por uma e outra parte, são resumidas em um conta geral trimestral pela administração credora. O saldo resultante do balanço das contas das duas administrações será pago pela administração devedora, a mais tardar, antes de terminar o trimestre seguinte, por meio de lettras saccadas sobre a capital ou outra praça commercial do paiz credor.

“Art. 12. O presente Regulamento começará a vigorar no dia em que se pouha em execução a Convenção e terá a mesma duração que a citada convenção.

“Feito em duplicata em La Paz, aos 12 de Julho de 1902.

“ELIDORO VILLAZÓN.

“FELIPE DE OSMÁ.”

MEXICO.

COMMERCIO EXTERIOR NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 1903.

Os seguintes algarismos organizados pela Secção de Estatística do Departamento do Thesouro da Republica do Mexico, mostram o movimento do commercio de importação e de exportação no primeiro semes-

tre do exercicio de 1903-1904, comparado com o de igual periodo de 1902-1903. Os valores são os consignados nas facturas apresentadas ás alfandegas e aos postos fiscaes na fronteira, sendo o valor das importações exprimido em moeda de ouro do paiz de procedencia, e o das importações, em moeda de prata mexicana.

IMPORTAÇÕES.

[Valores em ouro.]

Generos.	Dezembro—		1º semestre de—	
	1903.	1902.	1903-4.	1902-3.
Productos animales.....	\$613,651.89	\$509,077.95	\$2,793,345.81	\$2,416,714.02
Productos vegetales.....	1,563,526.00	1,483,833.58	7,121,454.26	6,355,037.04
Productos minerales.....	1,843,022.77	2,017,656.90	10,398,680.29	11,199,327.00
Tecidos.....	786,382.03	759,372.07	4,939,682.69	5,226,984.42
Productos quimicos e pharmaceuticos.....	324,647.63	216,073.81	1,483,240.26	1,324,462.98
Bebidas.....	263,569.32	297,982.05	1,529,609.04	1,479,075.21
Papel e suas manufacturas.....	224,224.38	153,697.46	1,094,291.62	1,007,510.23
Machinas.....	898,429.85	834,490.69	4,838,283.54	5,348,794.95
Veiculos.....	159,784.00	103,253.13	922,725.54	763,395.19
Armas e explosivos.....	309,742.69	161,004.66	941,357.58	810,935.76
Productos miscelaneos.....	226,664.84	185,963.07	1,153,181.14	1,042,457.72
Total.....	7,101,655.40	6,782,435.37	37,125,791.78	36,974,754.55

EXPORTAÇÕES.

[Valores em prata.]

Metaes preciosos.....	\$7,890,270.69	\$8,374,624.62	54,399,411.97	47,626,462.05
Outros productos.....	9,237,463.62	10,080,682.53	49,004,476.30	45,628,213.88
Total.....	17,127,734.31	18,455,287.15	103,403,888.27	93,254,675.93

O seguinte quadro mostra os generos exportados nos dois periodos em comparação:

Generos.	Dezembro—		1º semestre de—	
	1903.	1902.	1903-4.	1902-3.
Moedas de ouro mexicanas.....	\$640.00	\$11,410.00	\$11,422.00	\$67,662.00
Moedas de ouro estrangeiras.....	215.00	198.00	1,237.00	6,320.00
Ouro em barras.....	1,759,898.62	826,391.13	10,278,041.39	4,600,116.49
Ouro em outras formas.....	77,382.33	47,832.30	483,605.81	165,854.47
Total do ouro.....	1,838,135.95	885,331.43	10,774,306.23	4,740,249.96
Moedas de prata mexicanas.....	67,000.00	2,845,000.00	12,143,337.00	17,160,200.00
Moedas de prata estrangeiras.....	23,580.00	6,800.00	42,476.00	42,219.00
Prata em barras.....	4,678,074.95	3,600,575.02	21,545,018.66	22,626,612.56
Prata em outras formas.....	1,283,479.79	948,978.17	6,894,274.08	3,058,180.53
Total da prata.....	6,052,134.74	7,401,283.19	43,625,105.74	42,886,212.09
Cobre.....	1,436,553.34	2,195,060.32	9,757,130.32	9,696,960.68
Chumbo.....	449,277.00	478,345.00	2,530,290.45	2,610,294.00
Outros productos minerales.....	57,825.00	129,491.00	735,640.36	432,339.77
Café.....	710,002.11	549,417.11	1,630,589.91	2,050,273.03
Heunenque ena fibra.....	3,715,065.00	3,588,796.50	16,085,151.00	15,030,217.50
Madeiras.....	302,127.10	223,636.80	1,344,082.00	928,134.70
Fãos de tinturaria.....	26,032.75	21,071.00	343,274.81	409,107.37
Tabaco en folha.....	10,560.00	942.00	139,436.00	200,021.00
Outros productos vegetales.....	1,202,550.61	1,267,235.80	8,269,311.69	5,080,132.64
Gado.....	175,973.00	457,593.00	1,985,430.00	2,878,761.50
Outros productos animales.....	748,322.70	859,590.62	3,193,208.05	3,201,044.65
Outros productos.....	94,788.28	63,879.00	341,653.28	839,371.90
Manufacturas de heunenque.....	2,800.00	150.00	503,165.00	407,613.00
Manufacturas de tabaco.....	32,031.65	58,286.00	174,819.41	353,779.00
Outras manufacturas.....	228,917.90	130,539.38	1,712,521.25	331,600.07
Productos miscelaneos.....	39,637.15	56,629.00	264,832.75	448,563.07

As exportações, por paizes, nos dois periodos em comparação foram como segue:

Paizes.	Dezembro.		1º Semestre de.	
	1903.	1902.	1903-4.	1902-3.
Para Europa.....	\$2,591,167.94	\$5,131,261.76	\$26,719,112.83	\$24,497,760.92
Para Asia.....	5,111.00	20,000.00	5,417.00	30,000.00
Para America do Norte.....	11,190,213.07	12,720,729.39	73,886,621.79	65,625,103.01
Para America Central.....	48,663.30	36,789.00	220,422.65	253,978.00
Para America do Sul.....	2,705.00	21,117.00	91,259.00	33,215.00
Para as Antilhas.....	289,874.00	522,360.00	2,478,055.00	2,814,589.00
Total.....	17,127,731.31	18,455,287.15	103,403,888.27	93,254,675.93

O seguinte quadro mostra as importações, por paizes, nos dois periodos em confronto:

Paizes.	Dezembro—		1º Semestre de—	
	1903.	1902.	1903-4.	1902-3.
De Europa.....	\$2,992,702.98	\$2,773,433.38	\$16,389,207.05	\$15,885,275.42
De Asia.....	57,178.05	61,227.82	297,527.93	342,416.10
De Africa.....	502.00	7,410.25	31,116.00	28,998.69
De America do Norte.....	4,019,170.53	3,915,292.69	20,255,505.21	20,529,450.05
De America Central.....	1,877.17	1,856.83	7,989.72	9,508.33
De America do Sul.....	18,421.67	13,721.40	79,007.87	89,108.21
De Antilhas.....	9,624.00	9,163.60	62,851.00	51,408.00
De Oceania.....	2,179.00	.....	2,554.00	38,589.75
Total.....	7,101,653.40	6,782,435.37	37,125,791.78	36,974,754.55

CAPITAL DOS BANCOS DA REPUBLICA.

Segundo o "Mexican Journal of Commerce" do 1º de Março de 1904, o capital total dos trinta e dois bancos autorizados para fazer operações na Republica de conformidade com a lei bancaria de 19 de Março de 1897, foi durante os seis mezes de Julho a Dezembro de 1903, o seguinte:

	Capital autorizado.	Capital a realizar.
Julho.....	\$105,150,000	\$18,071,558
Agosto.....	105,850,000	17,016,563
Setembro.....	105,850,000	16,895,763
Outubro.....	105,850,000	11,615,876
Novembro.....	105,850,000	11,516,876
Dezembro.....	105,850,000	6,916,250

Em Dezembro, o capital total autorizado foi de \$700,000 maior que em Julho. O capital realizado, que foi de \$87,078,442 em Julho, ascendeu a \$98,933,750 em Dezembro, o que accusa um augmento de \$11,855,308.

As existencias em metallico dos bancos durante os mezes de Julho a Dezembro de 1903, foram as seguintes:

	Bancos da Capital.	Bancos dos Estados.
Julho.....	\$32,600,323.30	\$24,794,719.50
Agosto.....	37,456,699.90	23,116,771.31
Setembro.....	38,641,976.19	22,839,439.73
Outubro.....	31,662,634.44	22,678,379.44
Novembro.....	36,088,998.32	22,384,721.07
Dezembro.....	38,424,623.14	23,140,358.99

Destes cifras ver-se-há que ao começar o anno, isto é, no mez de Julho, os bancos tinham em caixa \$57,309,042.60, ao passo que em fins de Dezembro, tinham \$61,564,982.13, o que mostra um augmento de \$4,165,939.53.

Em Dezembro, os cinco bancos auctorizados da capital tinham em caixa \$5,820,299.84 mais que em Julho.

O total dos bilhetes de banco, bonus hypothecarios e bonus de caixa em circulação foi como segue:

	Bancos da capital.	Bancos dos Estados.	Total.
Julho.....	\$58,773,586	\$40,887,367.89	\$99,660,953.30
Agosto.....	60,265,207	40,572,389.43	100,831,396.43
Setembro.....	58,212,166	40,106,424.83	98,318,590.83
Outubro.....	56,538,486	38,818,441.84	95,356,928.24
Novembro.....	56,984,341	40,289,908.89	97,274,250.19
Dezembro.....	55,584,913	41,182,542.68	96,767,455.68

DADOS ESTATISTICOS SOBRE AS ESTRADAS DE FERRO.

O Governo do Mexico publicou ultimamente um relatório mostrando a importancia do capital estrangeiro empregado nas vias-ferreas daquella paiz, exclusive das subvenções pagas pelo Governo para a construção de muitas dellas. O total dos capitales estrangeiros empregados foi de \$767,151,849 em moeda Mexicana. A quantia do capital estrangeiro empregada nas diversas estradas de ferro é a seguinte:

Estrada de ferro—

Mexicana.....	\$82,421,653
Central.....	361,510,194
Nacional.....	169,797,304
Internacional.....	83,688,440
Interoceânica.....	54,983,851
Mexicana meridional.....	24,000,000
De Chihuahua ao Pacifico.....	16,511,145
Companhia constructora Nacional Mexicana.....	1,760,000
De Kansas City, Mexico e o Oriente.....	1,522,206
Mexicana Septentrional.....	3,652,000
Mineral de Chihuahua.....	682,864
De Nacozari á Fronteira.....	1,650,000
De Naco a Cananea.....	2,500,000
De Parral a Durango.....	2,200,000
De Sierra Madre.....	6,846,000
De Sonora.....	15,035,125
De Tlacoatepec a Huajuapam.....	1,000,000
De Tultenango a Yondese.....	754,287
De Veracruz a Alvarado.....	1,000,000
De Veracruz ao Pacifico.....	22,000,000

Essas quantias representam a equivalencia em moeda mexicana ao cambio de 220 por cento.

As estradas de ferro construidas com só capital mexicano são no numero de 55, com uma extensão total de cerca de 4,000 kilometros.

Essas vias-ferreas são em sua maior parte de bitola estreita e têm na media uma extensão de 70 kilometros por linha.

O total das subvenções pagas ás estradas de ferro, segundo dados compilados de relatorios recentes, foi de \$151,251,090.68. Desta quantia corresponde a maior parte á Estrada de Ferro Nacional de Tehuantepec, seguindo-lhe a Mexicana Central.

A subvenção paga a cada linha foi a seguinte:

Estrada de Ferro

Mexicana.....	\$13,685,194.59
De Progreso a Merida	218,718.00
De Hidalgo	947,296.37
De Veracruz a Alvarado	394,000.00
De Merida a Peto	871,295.83
Interoceânica	6,536,377.74
Nacional de Tehuantepec	45,708,428.53
De Sinaloa a Durango	567,343.01
Central Mexicana	27,301,395.00
Nacional Mexicana	12,309,870.00
De Sonora	2,171,310.00
De Merida a Valladolid.....	298,158.00
De Tlamanalco	159,900.00
De Merida a Campeche	1,124,665.00
De San Marcos Nautla	419,508.00
De San Jnan Bautista.....	20,125.00
De Chalchicomula.....	22,238.65
De Tlaxcala a Santa Anna	28,000.00
De Cardenas ao rio de Grijalva	33,750.00
De Toluca a Las Huertas.....	46,250.00
De Venegas, Cedral, Matchuala a Rio Verde	341,000.00
De Merida a Sotuta	395,088.00
Mexicana do Sul	11,248,805.10
De Tonalá á Fronteira	444,000.00
De Monterey ao Golfo do Mexico.....	5,534,552.24
De Tocolutla Espinal	100,500.00
De Cordoba a Tuxtepec	408,000.00
De Pachuca a Tampico	665,000.00
De Michoacan ao Pacifico.....	502,000.00
Mexicana do Nordeste	294,000.00
De Salamanca ao valle de Santiago.....	280,000.00
De Veracruz a Boca del Rio.....	83,000.00
De Tula a Zacualtipan e Tampico.....	560,000.00
Da baixa California.....	31,300.00
De Monte Alto	182,000.00
De Mexico, Cuernavaca e Pacifico	5,225,300.00
De Oaxaca	603,700.00
De Chihuahua ao Pacifico.....	1,400,000.00
De Jerez a Corralitos	2,000,000.00
De Veracruz ao Pacifico	3,569,500.00
De Nico e San Rafael.....	587,500.00
De San Luis Potosi e Rio Verde	240,000.00
De San Marcos a Tecolutla.....	150,850.00
De Tacubaya e Santa Fé	16,800.00

Estrada de Ferro—Continuação.

Constructora Nacional Mexicana	\$968,965.00
De Sierra Madre	1,890,000.00
De Tlaco-tepec e Huajuapam	45,000.00
Total	151,251,096.68

URUGUAY.

MOVIMENTO DO PORTO DE MONTEVIDÉO EM DEZEMBRO E NO ANNO DE 1903.

O "Handels-Zeitung" de Buenos Aires publica os seguintes algarismos mostrando o movimento do porto de Montevidéo em Dezembro e no anno de 1903, comparado com o de 1902:

EMBARCAÇÕES SAHIDAS.

	1903.		1902.	
	Vapores.	Navios à vela.	Vapores.	Navios à vela.
Janeiro	72	8	89	9
Fevereiro	99	8	94	12
Março	108	6	95	9
Abril	117	8	102	9
Maió	118	16	78	13
Junho	108	9	109	8
Julho	34	2	102	13
Agosto	40	1	88	7
Setembro	32	2	91	4
Outubro	30	1	91	6
Novembro	40	3	81	6
Dezembro	41	1	96	18
Total	839	65	1,119	114

EXPORTAÇÕES.

Artigos.	Dezembro.	1903.	1902.
Estados Unidos:			
Conros de boi secos	1,500	435,465	933,548
Conros de boi salgados			54,115
Crina	fardos.. 54	665	758
Lã	id.. 50	200	158
Peltes de carneiro	id..	1	79
Conros diversos	id..		1
Xarque	id.. 109	16,127	15,111
Id	toneladas..	587	
Sebo	pipus..		40
Id	tonels..		40
Ossos e cinzas de ossos	secos..	839	3,717
Linguas	barris..		100
Chifres		228,536	254,921
Italia:			
Conros de boi secos	10,963	114,939	84,806
Conros de boi salgados		815	
Crina	fardos.. 96	350	229
Lã	id.. 52	553	1,233
Peltes de carneiro	id..	2,053	620
Xarque	id..		100
Sebo	pipus.. 1,626	4,497	3,501
Id	tonels..	263	149
Sementes de passaros	secos..		500
Farinha de trigo	id.. 5	5	3,600
Trigo	id.. 156	156	16,811
Id	toneladas..		942

EXPORTAÇÕES—Continuação.

Artigos.	Dezembro.	1903.	1902.
Italia—Continuação.			
Farelo.....saccos.....	803	803	.....
Farelo fino.....id.....	418	418	.....
Milho.....id.....	985	16,353	13,511
Ossos e cinzas de ossos.....id.....	.....	85,173	.....
Id.....toneladas.....	.....	1,818	1,517
Gado vacum.....cabecas.....	.....	801	.....
Gado ovino.....id.....	.....	10	.....
Gado cavallar.....id.....	.....	25	.....
Tripas.....cascos.....	.....	50	.....
Id.....barris.....	.....	125	.....
Id.....tonéis.....	.....	.....	16
Chifres.....	6,000	178,566	180,125
França:			
Carros de boi, secos.....	79	31,102	29,211
Carros de boi, salgados.....	11,447	143,683	106,844
Crina.....fardos.....	.....	355	464
La.....id.....	3,469	32,010	16,865
Peltes de carneiro.....id.....	652	10,376	12,290
Carros diversos.....id.....	.....	.....	17
Xarque.....id.....	.....	.....	2,359
Sebo.....pipas.....	124	224	504
Id.....tonéis.....	.....	.....	926
Sementes de passaros.....saccos.....	.....	484	309
Farinha de trigo.....id.....	.....	.....	3,000
Trigo.....id.....	.....	.....	4,197
Farelo.....id.....	.....	.....	6,148
Linhaca.....id.....	.....	2,239	3,920
Milho.....id.....	.....	10,622	19,215
Ossos e cinzas de ossos.....id.....	.....	17,402	13,172
Id.....toneladas.....	.....	4,144	365
Carneiros.....cabecas.....	.....	250	300
Tripas.....fardos.....	23	67	8
Id.....barris.....	.....	182	81
Lingua.....caixas.....	.....	2	.....
Chifres.....	8,950	586,166	299,208
Carne conservada.....caixas.....	.....	786	.....
Portugal:			
Carros de boi, secos.....	13,800	101,889	112,903
Crina.....fardos.....	.....	.....	14
La.....id.....	.....	5	21
Peltes de carneiro.....id.....	516	813	235
Xarque.....id.....	.....	4,031	1,745
Id.....toneladas.....	.....	543	.....
Sebo.....pipas.....	.....	105	1,145
Id.....tonéis.....	.....	.....	96
Trigo.....saccos.....	.....	500	.....
Gado vacum.....cabecas.....	.....	399	.....
Gado ovelhum.....id.....	.....	250	200
Gado cavallar.....id.....	.....	4	.....
Carne conservada.....caixas.....	.....	109	116
Hespanha:			
Carros de boi, secos.....	22,565	112,479	137,553
Carros de boi, salgados.....	.....	3,841	1,100
Crina.....fardos.....	.....	11	.....
La.....id.....	.....	.....	5
Peltes de carneiros.....id.....	.....	1	11
Xarque.....id.....	977	6,686	3,306
Id.....toneladas.....	65	158	.....
Sebo.....pipas.....	180	3,034	2,218
Id.....tonéis.....	113	3,057	1,931
Sementes de passaros.....saccos.....	.....	558	692
Trigo.....id.....	.....	.....	13
Farelo fino.....id.....	.....	100	.....
Milho.....id.....	10,312	16,519	162
Ossos e cinzas de ossos.....toneladas.....	.....	1	.....
Gado vacum.....cabecas.....	.....	.....	314
Gado ovelhum.....id.....	.....	.....	148
Graxa.....caixas.....	.....	100	40
Tripas.....fardos.....	30	172	203
Id.....caixas.....	.....	32	.....
Id.....cascos.....	.....	3	.....
Chifres.....	.....	13,152	.....
Caldo de carne.....caixas.....	.....	.....	31
Belgica:			
Carros de boi secos.....	19,223	91,775	34,734
Carros de boi salgados.....	2,100	207,778	203,405
Crina.....fardos.....	.....	23	185
La.....id.....	296	23,001	15,607
Peltes de carneiro.....id.....	.....	624	80
Xarque.....id.....	.....	.....	773
Sebo.....pipas.....	125	480	.....
Id.....tonéis.....	50	50	.....

1018 SECRETARIA INTERNACIONAL DAS REPUBLICAS AMERICANAS.

EXPORTAÇÕES—Continuação

Artigos.	Dezembro.	1903.	1902.
Belgica—Continuação.			
Trigo.....	succos.....		14,612
Farelo.....	id.....		2,336
Linhaça.....	id.....	17,570	104
Milho.....	id.....	12,910	15,855
Cevada.....	id.....		1,583
Ossos e cinzas de ossos.....	id.....	585	1,229
Tripas.....	enxixas.....	9	
Id.....	barris.....		47
Linguas.....	enxixas.....	5,514	5,133
Id.....	barris.....		563
Chiffres.....		251,301	134,701
Allemanha:			
Couros de boi secos.....		6,501	100,208
Couros de boi salgados.....		16,030	209,528
Crina.....	fardos.....	71	113
Id.....	id.....	2,494	19,062
Peltes de carneiro.....	id.....	713	2,371
Couros diversos.....	id.....		43
Xarque.....	id.....		596
Sebo.....	pipas.....		58
Trigo.....	toneladas.....		327
Id.....	succos.....		7,652
Farelo.....	id.....	12,293	72,735
Id.....	toneladas.....		96
Farelo fino.....	succos.....	1,272	8,685
Id.....	toneladas.....		5,870
Linhaça.....	id.....		30
Milho.....	succos.....		10
Ossos e cinzas de ossos.....	toneladas.....		12,563
Carneiros.....	enbecas.....		982
Tripas.....	barris.....		300
Id.....	cuscus.....		119
Chiffres.....		31	101
			23,750
Gra Bretanha:			
Couros de boi secos.....		2,921	28,086
Couros de boi salgados.....			10,472
Crina.....	fardos.....	9	12
Id.....	id.....	108	11,296
Peltes de carneiro.....	id.....	168	1,256
Xarque.....	id.....	125	1,655
Id.....	toneladas.....	7	237
Sebo.....	pipas.....	210	1,352
Id.....	tonel.....		291
Sementes.....	succos.....		50
Farinha de trigo.....	id.....		500
Trigo.....	id.....	1,811	42,491
Id.....	toneladas.....		212
Farelo.....	succos.....		2,383
Farelo fino.....	id.....		500
Linhaça.....	id.....	3,351	21,493
Milho.....	id.....	10,672	104,613
Id.....	toneladas.....		84,232
Cevada.....	id.....		1,140
Id.....	succos.....		162
Ossos e cinzas de ossos.....	id.....		79
Id.....	toneladas.....		10,031
Bofs.....	enbecas.....		1,675
Cavallos.....	id.....		4,485
Graxa.....	fardos.....		50
Tripas.....	id.....		421
Id.....	cuscus.....		15
Id.....	barris.....		40
Linguas.....	id.....		22
Id.....	enxixas.....		1,843
Feno.....	fardos.....		9,610
Chiffres.....			4,417
Caldo de carne.....	enxixas.....		87,000
Carne conservada.....	id.....		9
			1,523
			65
Brazil:			
Couros de boi secos.....		4,481	23,096
Couros de boi salgados.....		39,689	3,58
Crina.....	fardos.....	4	
Id.....	id.....	511	348
Peltes de carneiro.....	id.....	10	155
Couros diversos.....	id.....		4
Xarque.....	id.....	51,201	336,709
Id.....	toneladas.....	4,780	21,313
Sebo.....	pipas.....	891	4,226
Id.....	tonel.....	95	4,282
Sementes de passaros.....	succos.....		2,528
Farinha de trigo.....	id.....	6,100	338,165
Trigo.....	id.....		16,752
Id.....	toneladas.....		324
Farelo.....	id.....		25
Id.....	succos.....	4,488	12,288
			3,871

EXPORTAÇÕES—Continuação.

	Artigos.	Dezembro.	1903.	1902.
Brazil—Continuação.				
4,612	Farelo fino	sacos.		30
1,398	Linhaça	id.		50
15,865	Milho	id.	8,130	22,876
1,383	Cevada	id.		17,728
1,228	Ossos e cinzas de ossos	id.		51
	Gado vacum	cabecas.	1,408	580
487	Gado mmar	id.	242	265
5,193	Gado ovelhum	id.	1,211	15,233
503	Gado bovino	id.		8
34,761	Gado cavalhar	id.		39
	Gado suino	id.		299
	Extracto de carne	caixas.		13
84,813	Tripas	id.		33
57,108	Linguas	caixas.		10
125	id	id.	180	750
222,824	id	id.	32	100
413	id	tonéis.	28	21
2	Feno	id.		21
596	Carne conservada	caixas.	7,468	2,025
115	id	id.	2	30
527	Chile:			
7,632	Xarque	farlos.	3	874
19,589	Sebo	pipas.	197	1,177
211	id	tonéis.	774	6,522
5,870	Sementes de passaros	sacos.		1,521
	Farinha de trigo	id.	256	905
17	Trigo	id.	2,330	2,591
11,675	Farelo	id.	10	740
1,923	Farelo fino	id.	85	32
	Linhaça	id.	167	
7	Milho	id.	50	
110	Carneiros	id.	300	6,657
	Extracto de carne	cabecas.	20	2,666
	Graxa	caixas.		1
	id	tonéis.	279	225
8,075	id	caixas.	5,088	1,225
3,180	id	barris.	400	100
104	id	quartolias.	120	387
9,709	id	pipas.		113
212	Linguas	caixas.	10	
3,444	Cuba:			
	Conros de boi, saigados	id.	12,516	13,185
	Xarque	farlos.	1,491	200,780
2,136	id	toneladas.	183	131,931
5,656	Farinha de trigo	sacos.		2,321
	Farelo	id.		1,700
500	Milho	id.	9,600	1,860
17,588	Carneiros	cabecas.		210
212	Carne conservada	caixas.	20	
525	As Antilhas:			
	Xarque	farlos.	750	1,392
	id	toneladas.	15	
84,223	Sebo	tonéis.	74	
1,140	Sementes para passaros	sacos.	40	50
165	Farinha de trigo	id.	171	71
162	Farelo	id.	100	109
79	Milho	id.	100	188
4,485	Cevada	id.	150	6
50	Gado mmar	cabecas.	140	125
2	Gado ovelhum	id.		100
424	Gado bovino	id.	2	
40	Gado cavalhar	id.	22	5
	Linguas	caixas.	2	
	Feno	id.	2	
5,380	Carne conservada	farlos.	300	31
4,417	id	caixas.	4	
96	Ilhas Malvinas:			
	Farinha de trigo	sacos.	66	796
	Farelo	id.		211
10	Farelo fino	id.		317
63	Milho	id.	12	745
	Carneiros	cabecas.		582
23,096	Hollanda:			
3,578	Conros de boi, saigados	id.		7,707
	Sebo	pipas.	100	
388	Farelo	sacos.	5,696	
10	Trigo	toneladas.		2,900
6	Tripas	tonéis.		69
336,709	Austria:			
	Conros de boi, seccoos	id.	2,750	
2,620	Africa:			
6,313	Gado mmar	enbecas.		1,355
7,848	A onlem:			
156,477	Conros de boi, seccoos	id.	1,467	3,007
97,057	Conros de boi, saigados	id.	12,735	26,952
384	Crina	farlos.	8	
3,871	La	id.	1,931	

EXPORTAÇÕES—Continuação.

Artigos.	Dezembro.	1903.	1902.
A ordem—Continuação.			
Pelles de carneiro..... fardos.....		350	.....
Sabo..... pipas.....		1,706	40
Id..... toneladas.....		615	100
Farinha de trigo..... saccos.....		3,675	1,006
Trigo..... id.....		730	60
Farelo..... toneladas.....		70	.....
Farelo fino..... saccos.....			46
Milho..... id.....		26,789	18,475
Id..... toneladas.....		90	.....
Ossos e cinzas de ossos..... id.....		2,278	.....
Gado muar..... cabeças.....	35	62	15
Gado ovelhum..... id.....			1,247
Chifres.....			20,014

BULLETIN MENSUEL

DI

BUREAU INTERNATIONAL DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES,

Union Internationale des Républiques Américaines.

VOL. XVI.

AVRIL 1904.

No. 4.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

PRODUCTION ET COMMERCE EXTÉRIEUR EN 1903.

Nous extrayons du "Bulletin de la Statistique et du Commerce," publié récemment par le Ministère de l'Agriculture de la République Argentine, les statistiques suivantes:

La superficie totale de la République Argentine est de 295,051,700 hectares, dont une partie considérable peut être consacrée à la culture. Bien que la population dépasse le chiffre de 5,000,000 d'habitants (soit une augmentation de 1,000,000 dans les huit dernières années) il n'y a eu que 9,120,000 hectares de terre en culture pendant l'année 1902-3. Cependant, ce chiffre montre une augmentation de 4,200,000 hectares depuis le dernier recensement fait en 1895. La cause de ce petit nombre d'hectares en culture est due au manque d'agglomération des habitants.

Voici, par espèces de culture, le nombre d'hectares employés: blé, 3,695,343 hectares; graine de lin, 1,307,196 hectares; maïs, 1,891,644; luzerne, 1,730,163; canne à sucre, 60,012; vignes, 51,625; orge, 35,822; avoine, 20,793; tabac, 9,833; graines pour la nourriture des oiseaux, 9,250; seigle, 2,154; pistaches de terre, 27,965; pommes de terre, 36,143; petits pois, haricots et lentilles, 50,627; yerba maté, 19,613; manioc, 10,826; riz, 3,533; tartago, 3,390; coton, 1,112; arbres fruitiers, 84,335 hectares; pures, jardins, etc., 144,295.

On estime à 2,750,000 tonnes environ la production totale du blé. Sur cette quantité on a exporté 1,680,000 tonnes de blé et 71,980 tonnes de farine. C'est en 1898-99 que la production a été la plus forte, le chiffre s'étant élevé à 2,857,000 tonnes et en 1900 on a exporté environ 1,930,000 tonnes de blé et 51,000 tonnes de farine. La consommation de ce produit augmente chaque année et s'élève actuellement à 700,000 tonnes environ. La production de graine de lin a été de 764,000

tonnes, ce qui est presque le double de l'année la plus forte; les exportations ont atteint le chiffre de 593,600 tonnes. La quantité du maïs s'est élevée à 3,700,195 et a dépassé la production de l'année 1900-1901, qui était de 2,510,692 tonnes, le chiffre le plus élevé jusqu'à ce jour; l'exportation a atteint le chiffre de 2,100,000 tonnes. Dans le cours de l'année 1903-4, on a ensemencé 4,320,000 hectares de blé et 1,487,779 hectares de graine de lin.

En dehors des grains et graines voici les principales exportations qui ont eu lieu pendant l'année 1903: moutons et agneaux, 3,445,993; bœuf frigorifié, 84,528 tonnes; laine, 192,989 tonnes; peaux de mouton, 41,475 tonnes; cuirs, 57,239 tonnes; ces chiffres ne diffèrent pas beaucoup de ceux de l'année 1902, mais les exportations de bœuf sont tombées de 20,468 à 11,041 tonnes. La quantité de suif exporté a été de 39,900 tonnes; crin, 2,241 tonnes; beurre, 5,696 tonnes, soit une augmentation de 1,460 tonnes; quebracho et son extrait 167,000 tonnes, soit une diminution de 49,000 tonnes; sucre, 38,000 tonnes; foin 90,000 tonnes.

L'Angleterre et le Sud Afrique ont reçu toutes les exportations de viande frigorifiée, mais la France a reçu la plus grande partie des exportations de laine et de peaux de mouton; l'Allemagne vient après, suivie de la Belgique.

Voici, suivant des données officielles, le commerce extérieur pour l'année 1903:

	1902.	1903.
Importations.....	\$103,039,256	\$131,206,600
Exportations.....	179,486,727	220,984,321

Voici le mouvement de l'or et argent en lingots pendant la période en question:

	1902.	1903.
Importations d'or et argent en lingots.....	\$8,909,086	\$26,086,184
Exportations d'or et argent en lingots.....	3,074,341	1,196,182

Les chiffres suivants représentent le commerce extérieur pendant l'année 1903 dans les différents pays:

	Importations.	Exportations.		Importations.	Exportations.
Afrique.....	\$62,573	\$9,170,910	France.....	\$12,708,238	\$31,294,945
Allemagne.....	17,009,322	26,812,873	Italie.....	14,702,193	4,338,554
Belgique.....	5,448,872	20,143,012	Hollande.....	790,966	4,546,898
Bolivie.....	125,458	450,597	Paraguay.....	1,059,839	173,948
Brsil.....	5,330,976	8,545,127	Angleterre.....	44,826,749	35,600,922
Cuba.....	373,181	164,933	Uruguay.....	760,677	4,188,532
Chili.....	200,473	1,170,778	Autres pays.....	7,527,538	12,882,728
Espagne.....	3,574,591	2,035,555	Commandes.....		48,387,832
Etats-Unis.....	16,684,954	8,126,316			

Le tableau suivant montre la classification des importations et exportations en 1903 et l'augmentation ou diminution relative, comparée à l'année 1902:

IMPORTATIONS.

	Valeur, 1903.	Augmenta- tion ou dimi- nution.
Bétail sur pied.....	\$693,120	+ \$221,515
Provisions alimentaires.....	11,743,081	+ 1,117,077
Tabac et ses produits.....	3,711,181	+ 181,334
Vins, alcools et liqueurs.....	6,563,038	+ 981,509
Matières textiles:		
Sole.....	2,095,500	+ 651,388
Laine.....	5,711,896	+ 794,470
Coton.....	20,845,057	+ 1,589,977
Divers.....	10,839,335	+ 3,712,374
Totaux.....	39,492,648	+ 9,748,409
Huiles.....	4,110,638	+ 127,858
Produits chimiques et pharmaceutiques.....	4,494,433	+ 736,653
Colorants et teintures.....	933,835	+ 233,924
Bois de charpente et ses manufactures.....	8,746,787	+ 418,372
Papier et ses manufactures.....	2,975,394	+ 112,359
Cuir et ses manufactures.....	1,075,020	+ 8,928,441
Fer et ses manufactures.....	26,844,923	+ 1,191,440
Autres métaux et articles en métal.....	3,925,342	+ 954,094
Verre et articles en céramique.....	11,859,788	+ 959,148
Divers.....	4,035,695	

EXPORTATIONS.

Produits pastoraux.....	109,181,342	+ 4,642,233
Produits agricoles.....	105,251,309	+ 37,059,977
Produits des forêts.....	3,472,708	- 176,500
Produits de la classe.....	657,932	- 60,497
Produits de mines.....	397,427	+ 67,421
Produits divers.....	2,023,786	- 57,807

Voici les recettes en millions de dollars, pour les dix dernières années, avec la somme par capita de la population:

Année.	Valeur (millions de dollars).		Valeur par capita.	
	Importa- tions.	Exporta- tions.	Importa- tions.	Exporta- tions.
1893.....	96.2	94.0	\$25.80	\$25.20
1894.....	92.8	101.6	24.00	26.30
1895.....	95.0	120.0	23.80	30.10
1896.....	112.1	116.8	27.40	28.60
1897.....	98.2	101.1	23.40	24.10
1898.....	107.4	133.8	25.00	34.20
1899.....	116.8	181.9	26.50	42.00
1900.....	113.4	154.6	25.10	34.20
1901.....	113.9	167.7	24.60	36.20
1902.....	103.0	179.4	21.70	37.80
1903.....	131.2	220.9	27.00	45.40

Les droits de la douane se sont élevés à \$43,088,099 en or et à \$580,749 en papier.

La valeur de la laine exportée au taux officiel de \$2.61 (or) par kilo, a atteint le chiffre de \$50,424,168 or.

Les importations d'animaux de race pendant l'année 1903 se sont élevées à 2,632, dont tous étaient de provenance anglaise, à l'exception de 73.

On a abattu 1,202,100 têtes de bestiaux pour en faire le bœuf séché et 269,080 pour la viande en conserve et l'extrait de viande.

La valeur déclarée des machines agricoles importées en 1903 a dépassé le chiffre de 2800,000.

La longueur des chemins de fer mis en exploitation en 1903 a atteint 18,294 kilomètres, soit une augmentation de 3,833 depuis le mois de mai 1895. Ils ont transporté 17,500,000 tonnes de marchandises.

Les territoires nationaux de Misiones et de Pampa ont fait des progrès considérables en fait de culture depuis la date précitée en dernier lieu, l'augmentation de la superficie en culture dans le Misiones étant de 25,800 hectares et dans le Pampa de 114,700, mais Formosa, Ninquen et Chabut montrent une diminution totale de 3,041 hectares.

MOUVEMENTS DU PORT POUR LE MOIS DE DÉCEMBRE ET L'ANNÉE 1903.

Les chiffres suivants, publiés par le "Handels-Zeitung" de Buenos Ayres font ressortir les mouvements des principaux ports de la République Argentine pour le mois de décembre ainsi que pour l'année entière de 1903, comparés à l'année 1902:

BUENOS AYRES.

Article.	Décembre.	1903.	1902.
Mais.....sacs.....	1,072,636	10,688,357	7,059,611
Blé.....id.....	373,031	6,855,512	2,171,560
Graine de lin.....id.....	60,072	3,550,095	2,029,137
Farine.....id.....	90,130	1,981,661	676,194
Laine.....balles.....	51,787	336,233	360,562
Peaux de mouton.....id.....	10,380	104,187	81,212
Cuir de bœuf, secs.....id.....	105,337	1,397,234	1,688,087
Cuir de bœuf, secs.....nombre.....	31,816	932,121	1,231,239
Cuir de cheval, secs.....id.....	4,285	235,275	135,692
Cuir de cheval, secs.....id.....	735	131,997	160,572
Peaux de veaux.....id.....	21,000	191,285	136,786
Crin.....balles.....	377	4,418	3,837
Cuir divers.....sacs.....	721	7,161	28,830
Tourteaux de lin.....id.....	40,189	166,910	180,391
Orge.....id.....	.....	55,941	22,383
Soi.....id.....	11,015	1,513,006	1,502,074
Semences.....id.....	.....	287	2,195
Sucre.....id.....	.....	95,160	30,151
Os et cendre d'os.....tonnes.....	.....	36,140	21,504
Cornes.....nombre.....	71	2,108	3,722
Beurre.....boîtes.....	31,556	185,968	131,452
Plumes d'autruche.....id.....	.....	.....	92
Quebracho.....tonnes.....	1,590	60,615	62,486
id.....tonneaux.....	470	1,519	1,313
Extrait de quebracho.....sacs.....	31,980	168,335	297,050
Minéraux.....id.....	.....	2,769	9,776
Boyaux.....boicants.....	174	7,050	9,871
Semences de maïs.....sacs.....	.....	.....	25,511
Bœufs.....têtes.....	728	31,867	24,100
Moutons.....id.....	.....	117,805	86,472
Chevaux.....id.....	510	7,251	13,088
Mulets.....id.....	230	21,604	1,237
Porcs.....id.....	.....	814	602
Suif.....pipes.....	639	21,461	33,912
id.....boicants.....	3,865	87,619	144,372
Tasajo.....balles.....	4,540	151,615	252,589
Moutons gelés.....nombre.....	77,511	1,141,958	1,191,232
Viande en conserve.....boîtes.....	11,533	119,489	57,416
Langues.....id.....	270	27,586	14,098
Foin.....balles.....	25,836	677,963	539,192
Moutons gelés.....quartiers.....	67,632	511,609	1,114,639
Viande gelée.....id.....	56,001	1,441,396	317,371
Vandres diverses.....paquets.....	6,139	57,140	32,928
Tabac.....billes.....	1,265	17,433	28,576
Farine de viande.....sacs.....	.....	7,130	7,759
Viande consommée.....boîtes.....	.....	311	2,021
Sang séché.....sacs.....	1,565	9,114	11,221
Extrait de viande.....boîtes.....	.....	7,295	13,199
Mouton gelé.....quartier.....	50,773	50,773	51,688

SAN NICOLÁS.

Pendant le mois de décembre 1903, 18 vapeurs sont sortis du port de San Nicolás, et pendant l'année 1903, 102 vapeurs et 6 voiliers sont sortis du même port, contre 117 vapeurs et 1 voilier qui sont sortis en 1902. Ces vaisseaux ont transporté les marchandises suivantes pendant les périodes dont il est question:

	Décembre.	1903.	1902.
Angleterre:			
Blé.....sacs.....		9,218	66,711
Mais.....id.....	46,171	318,257	390,526
Graine de lin.....id.....	11,811	130,768	60,037
Son.....id.....		2,700	
Farine.....id.....		1,132	
Laine.....balles.....		366	
Cuirssalés de boeuf.....nombre.....		954	
Extrait de quebracho.....sacs.....		221	
Peaux de mouton.....balles.....		183	
Cuirssalés de cheval.....nombre.....		11,532	
Foin.....balles.....			11,582
Allemagne:			
Blé.....sacs.....		32,542	22,186
Mais.....id.....	97,714	352,289	672,031
Graine de lin.....id.....	6,357	89,117	93,365
Laine.....balles.....	352	2,416	5,231
Cuirssalés de boeuf.....nombre.....	3,150	26,620	9,881
Son.....sacs.....			6,134
Crin.....balles.....			10
Cuirssalés de boeuf.....nombre.....			3,619
Cuirssalés de cheval.....id.....			393
Cuirssalés de cheval.....id.....			1,866
Peaux de veaux.....balles.....			438
Peaux de mouton.....id.....			15
Peaux diverses.....id.....			92
Belgique:			
Blé.....sacs.....		71,857	
Mais.....id.....	15,529	243,071	70,760
Graine de lin.....id.....	6,711	40,536	
Laine.....balles.....		85	1,092
Crin.....id.....			47
Quebracho.....tonnes.....			1,281
Cuirssalés de boeuf.....nombre.....			1,255
Hollande:			
Blé.....id.....		9,200	69,663
Mais.....id.....	8,573	99,939	18,712
Graine de lin.....id.....		118,230	15,262
Italie:			
Blé.....sacs.....		2,571	
Mais.....id.....	2,114	76,257	
Cuirssalés de boeuf.....nombre.....		10,270	
Peaux de mouton.....balles.....		624	
Espagne:			
Mais.....sacs.....	103	31,702	16,708
Cuirssalés de boeuf.....nombre.....	2,900	2,900	
Peaux de veaux.....id.....	2,948	2,948	
France:			
Mais.....sacs.....	17,030	122,243	50,393
Graine de lin.....id.....	7,257	67,385	12,246
Laine.....balles.....	325	5,655	1,684
Afrique:			
Mais.....sacs.....		86,429	23,428
États-Unis:			
Graine de lin.....id.....			82,786
Commodités:			
Blé.....id.....		30,405	22,552
Mais.....id.....	195,714	2,434,312	632,222
Graine de lin.....id.....		271,297	245,052
Cuirssalés de boeuf.....nombre.....		10,270	
Peaux de veaux.....id.....		5,000	
Peaux de mouton.....balles.....		74	

BAHIA BLANCA.

Pendant le mois de décembre 1903, cinq vapeurs sont sortis du port de Bahia Blanca pendant le mois de décembre 1903 et 80 vapeurs et

15 voiliers sont sortis du même port pendant l'année 1903, contre 76 vapeurs et 1 voilier qui sont sortis pendant l'année 1902. Ces vaisseaux ont transporté les marchandises suivantes destinées aux pays ci-dessous mentionnés:

Article.	Décembre.	1903.	1902.
Angleterre:			
Blé .....	.....sacs.	578, 888	461,245
Laine .....	.....balles.	364	187
Viande congelée .....	.....quartiers.	400	.....
Viande en conserve .....	.....boîtes.	100	.....
Moutons congelés .....	.....nombre.	.....084	.....
Graine de lin .....	.....sacs.	.....	71,458
Foin .....	.....balles.	.....	485
Allemagne:			
Blé .....	.....sacs.	76,277	93,343
Laine .....	.....balles.	1,370	21,154
Cuir de bœufs, secs .....	.....nombre.	1,654	500
Cuir de bœufs, salés .....	.....id.	1,229	30,367
Peaux de veaux .....	.....id.	20	4,000
Cuir de cheval, secs .....	.....id.	.....	2,800
Cuir de cheval, salés .....	.....id.	.....	11,851
Cuir divers .....	.....id.	.....	40
Id .....	.....balles.	.....	51
Id .....	.....boîtes.	.....	4
Graine de lin .....	.....sacs.	.....	2,982
Son .....	.....id.	.....	7,382
Fourteaux de lin .....	.....id.	.....	1,602
Crin .....	.....balles.	.....	1
Belgique:			
Blé .....	.....sacs.	388,529	612,035
Laine .....	.....balles.	6,545	7,100
Graine de lin .....	.....sacs.	4,257	242
Avoine .....	.....id.	.....	2,071
Crin .....	.....balles.	.....	5
Peaux de mouton .....	.....id.	.....	61
Hollande:			
Blé .....	.....sacs.	1,071,878	109,593
Graine de lin .....	.....id.	2,561	.....
Italie:			
Maïs .....	.....id.	3,032	77,142
Laine .....	.....balles.	300	.....
Graine de lin .....	.....sacs.	2,793	.....
Cuir de bœufs, secs .....	.....nombre.	8,500	.....
Peaux de mouton .....	.....balles.	178	.....
France:			
Blé .....	.....sacs.	53,571	142,378
Laine .....	.....balles.	9,605	34,140
Peaux de mouton .....	.....id.	152	152
Cuir de bœufs, secs .....	.....nombre.	.....	250
Brésil:			
Blé .....	.....sacs.	42,986	648,968
Maïs .....	.....id.	.....	75,294
Afrique:			
Blé .....	.....id.	24,857	.....
Etats Unis:			
Os et cendre d'os .....	.....tonnes.	.....	400
Commandes:			
Blé .....	.....sacs.	1,795,357	821,086
Graine de lin .....	.....id.	1,157	.....
Mouton congelé .....	.....nombre.	5,000	.....
Id .....	.....pièces.	4,216	.....

BOLIVIE.

FACILITÉS ACCORDÉES AUX ÉMIGRANTS.

Les adjudications de terres se font à titre gratuit, selon des circonstances spéciales, comme la possession antérieure, pour une durée de dix ans, la qualité des pétitionnaires qui, tour à tour sont indigènes naturels de l'endroit, ou industriels qui établissent et exploitent des industries agricoles ou zootechniques. Quand celles-ci s'effectuent

sous le titre de vente, c'est l'article 25 du décret réglementaire du 10 mars 1890 qui régit la matière; les termes en sont les suivants:

"ART. 25. Les adjudications (ou vente) des terrains de culture, placés dans un périmètre de soixante kilomètres autour des centres habités, des cantons ou sous-cantons, se conformeront aux règles suivantes:

"1°. Le partage se fera par lots de 25 hectares:

"2°. Il n'y aura pas plus de trois lots dans une zone pour chaque père de famille, et en outre, un pour chaque enfant mâle au-dessus de quatorze ans:

"3°. Les acquéreurs s'obligent à cultiver au moins la soixantième partie de chaque lot en l'espace des quatre premières années, sous la clause comminatoire de déclarer la nullité de l'adjudication."

Pour les terrains non compris dans l'article cité, la disposition en est régie par l'article 26, dont la teneur est celle-ci:

"ART. 26. Les terrains non compris dans l'article précédent pourront être adjugés aux entreprises qui les sollicitent pour les livrer successivement à la culture et à l'occupation, conformément aux règles qui suivent:

"1°. Les adjudications sous le titre de vente comprendront l'étendue de 1 à 10 lieues carrées, en ne dépassant pas le maximum de 10 concessions pour une personne ou entreprise particulière:

"2°. Lorsque lesdites adjudications excèdent cinq, immédiatement après les terres y comprises, on fixera des lots d'égale étendue, qui ne pourront être aliénés par l'Etat, si ce n'est au bout de quatre ans:

"3°. Les pétitions qui excéderont dix concessions, soit cent lieues carrées, seront soumises à la résolution du pouvoir législatif sur communication du Gouvernement:

"4°. Sera obligatoire aux acquéreurs la mise en culture d'une dixième partie de chaque adjudication en l'espace des quatre premières années, sous la même clause comminatoire de nullité des concessions octroyées."

La procédure pour l'achat est indiquée par les articles 21 et 22 du même décret, disant:

"ART. 21. La vente des terrains de l'Etat aura lieu devant la commission nationale de l'encan, au moyen de propositions sous forme de lettre recommandée, sur la base de son estimation; à cet effet, les invitations officielles seront publiées avec une anticipation de cent vingt jours, avec les détails déterminant leur situation, étendue, climat et qualité.

"ART. 22. On procédera à la qualification des propositions présentées, par rapport aux opérations de taxe; elles pourront toujours être rejetées tant qu'elles seront notoirement désavantageuses pour les intérêts fiscaux."

En outre, par circulaire du 13 février 1901, il a été prescrit que les propositions doivent être adressées sous forme de lettres recommandées

aux Commissions départementales de l'encaje, modifiant ainsi partiellement la disposition desdits articles.

Le paiement peut se faire conformément à l'article 28, disant :

"ART. 28. Le montant des terres adjugées pourra se créditer avec une cinquième partie en argent comptant et le reste à échéances annuelles à quatre trimestres; ou le tout en bons du crédit public, par emprunts de la dernière guerre nationale, conformément avec le paragraphe 5 de l'article 6 de la loi citée."

Les accroissements sur les bases indiquées selon l'article antérieur sont sujets à l'article suivant :

"ART. 29. Les offres qui accroissent les bases indiquées par l'article antérieur, à concurrence d'enchérisseurs, seront estimées par rapport à leurs avantages, en calculant l'intérêt de l'argent comptant à raison du 6 pour cent annuel."

Finalement, nous avons les prescriptions des articles 30 et 31 qui expriment ce qui suit :

"ART. 30. Dans toute adjudication, une condition nécessaire sera d'effectuer l'établissement de cinq familles par lieue carrée, dans le terme de quatre ans, formant des centres agricoles, ou les fixant dans divers endroits du périmètre de la concession; on destinera le minimum du 4 pour cent des terres pour plantations d'arbres et autres travaux de culture.

"ART. 31. Les entreprises de colonies ou particulières, qui obtiennent l'établissement de familles, auront pour chacune 5 pour cent de la valeur de la lieue carrée déduite des annuités débitrices."

Les conditions imposées pour l'acquisition des terres ne peuvent être plus avantageuses, puisque, même sous la forme du paiement de la valeur de celles-ci, on accorde des délais raisonnables, pour que sans de grands débours on crédite graduellement le total intégral des concessions, obtenant de cette manière la prospérité définitive et entière de l'étendue du territoire qu'ils se proposent d'exploiter.

MODIFICATIONS DOUANIÈRES.

Le Gouvernement bolivien a promulgué les mesures suivantes :

Loi du 7 octobre 1903, établissant un impôt de 1 bolivien par chaque quarante-six kilogrammes de peaux de chèvre exportées du département de Potosi (Bolivie).

Loi du 19 décembre 1903, établissant un impôt de 5 pour 100 sur l'exportation de l'argent monnayé.

Loi du 16 décembre 1903, établissant les impôts suivants: à l'exportation, les peaux de chinchilla, soit brutes, soit ouvrées, payeront les droits ci-après: les peaux fines, 6 boliviens la douzaine, et les peaux ordinaires, 1 bolivien 20 centavos la douzaine. Les peaux de vigogne, sans distinction de qualité, payeront à l'exportation, 1 bolivien 20 centavos la douzaine.

Loi du 24 décembre 1903: Le droit de magasinage qu'acquittent actuellement les marchandises internées dans les douanes de la République est élevé au double de son taux pour l'année 1904.

Loi du 24 décembre 1903: Tous les articles qui figurent libres de droits à l'importation d'après le tarif des douanes seront, à l'avenir, soumis à un impôt de 10 pour 100, d'après leur valeur respective figurant audit tarif.

Sont exceptés de cette disposition:

- 1°. Le charbon de terre dans toutes ses formes.
- 2°. Les bois non rabotés.
- 3°. Les machines à condre et à écrire.
- 4°. La farine.

BRÉSIL.

MODIFICATIONS DOUANIÈRES.

Le "*Diario oficial*" du Brésil a publié, dans son numéro du 1^{er} janvier 1904, le texte de la loi budgétaire pour l'année courante. Voici l'indication des principaux changements introduits par cette loi dans les droits d'importation, les droits de consommation, les surtaxes, etc.:

1°. Les droits d'importation sur les articles ci-dessous sont augmentés de la manière suivante:

Articles.	Droits.	
	Antérieurs.	Actuels.
Viande séchée et salée (xarque)..... kilogramme..	120	140
Bêtes bovines..... tête d'animal..	15	30
Riz non écossé..... kilogramme..	40	60
Riz écossé..... kilogramme..	60	90

2°. Le droit sur le sel est réduit de 30 reis à 25 reis par kilogramme.

3°. Une surtaxe de 10 pour 100 (payable en papier) est établie sur les frais d'expédition (expediente) perçus sur les marchandises entrant en franchise;

4°. Une surtaxe de 2 pour cent (or) est établie sur le riz, l'orge (en grains), le son, les fèves et le maïs (cette surtaxe est indépendante de la "taxe de port" spéciale mentionnée ci-dessous, et s'ajoute à cette taxe).

5°. Les droits de consommation sur certaines boissons alcooliques sont fixés aux taux suivants:

Amer picon, bitter, vermouth et boissons similaires—

Par litre, 600 reis; par bouteille, 400 reis; par demi-bouteille, 200 reis.

Absinthe, spiritueux de France, de la Jamaïque, du Portugal ou du Rhin, brandy, cognac, gin, rhum, whisky, etc., etc.—

Par litre, 600 reis; par bouteille, 400 reis; par demi-bouteille, 200 reis.

6°. Le Gouvernement est autorisé, comme dans les précédents budgets, à percevoir 25 pour 100 des droits d'importation en or.

7°. Le Gouvernement est également autorisé à percevoir des droits additionnels, à Rio-de-Janeiro, pour les travaux du port, au taux maximum de 2 pour 100 (or) sur la valeur officielle d'importation. Il est autorisé à percevoir des droits au même taux dans les autres ports où sont effectués des travaux analogues. Il pourra aussi percevoir un droit de 1 à 5 reis par kilogramme de marchandise chargé ou déchargé suivant la valeur, la destination ou l'origine des marchandises.

8°. Les marchandises et appareils agricoles (y compris les machines à vapeur), les engrais chimiques (y compris le salpêtre du Chili, le fil de fer barbelé et l'alcool dénaturé) ne sont soumis qu'à un droit de 5 pour 100 *ad valorem* s'ils sont importés par des syndicats agricoles organisés conformément à la loi."

9°. Il faut noter les modifications suivantes au tarif des douanes:

Nos. du tarif.	Articles.	Droits par kilogramme.
		reis.
52	Cottoline et autres succédanés du saindoux	50
95	Malt	40
111	Houblon	150
121	Bière ordinaire:	
	En fûts	1,20
	En bouteilles	1,50
159	Osere jaune et osere rouge	10
353	Sièges en bois	(a)

a Les droits institués sur ces articles par la loi budgétaire de 1901 sont abrogés et les droits antérieurement existants (ceux du tarif de 1899) sont rétablis.

10°. Les plaques de fer blanc estampées, destinées à la fabrication de boîtes pour le beurre ou le saindoux, sont exemptes de droits d'importation, lorsqu'elles sont directement importées par les fabricants.

11. En outre, le Gouvernement est autorisé à modifier le tarif en accordant des rabais préférentiels de 20 pour cent au maximum, sur un ou sur plusieurs produits, aux pays qui accordent des concessions aux productions du Brésil, par exemple au café.

CHILI.

TRAVAUX D'AMÉLIORATION DU PORT DE VALPARAISO.

Le gouvernement chilien a présenté au Congrès de Santiago, le 14 janvier dernier, un projet de loi autorisant le Président de la République à mettre en adjudication les travaux d'amélioration du port de Valparaiso, conformément aux plans et devis de l'ingénieur hollandais JACQUES KRAUS.

Les frais de ces travaux sont évalués à 29,710,000 piastres, mais des travaux complémentaires et des dépenses subsidiaires feront monter la somme totale à 38,025,000 piastres.

PAPIER D'IMPRIMERIE.

La circulaire suivante vient d'être adressée par le superintendant des douanes aux administrateurs de ce service:

La loi No. 980 promulguée le 23 décembre 1897, déclare libre de droits d'entrée, le papier spécial d'imprimerie et grève d'un droit spécifique de 15 centavos par kilogramme de papier buvard, celui de "estreza" (gros papier d'emballage) et le papier ordinaire d'emballage.

Conformément à une pratique établie avant la promulgation de la loi No. 980, l'entrée libre de droit du papier spécial d'imprimerie a été accordée jusqu'à présent sur la simple vérification du contenu des colis renfermant cette marchandise.

Quelques importateurs ont profité de ce système pour faire entrer librement, comme papier spécial d'imprimerie, d'importantes quantités dudit papier, qu'ils ont vendues comme papier d'emballage.

Cet abus, qui porte préjudice aux intérêts du fisc, en même temps qu'à ceux des fabriques de papier établies dans le pays, doit être très sévèrement réprimé.

Il est donc nécessaire d'exiger des importateurs qu'ils justifient que le papier en question est bien réellement destiné à être imprimé ou lithographié. Ils adopteront, à cet effet, un procédé analogue à celui en vigueur pour obtenir la libre importation des teintures et ingrédients spéciaux qu'emploient les fabriques de drap et de papier.

En conséquence, à partir du 1^{er} janvier 1904, les douanes de la République n'autoriseront la libre entrée du papier d'imprimerie qu'en vertu de décrets accordant cette franchise.

Les importateurs devront, en pareil cas, présenter une requête accompagnée de documents attestant l'emploi qui se fait du dit papier. Cette requête sera remise à la superintendance qui la fera parvenir, avec son avis formulé, au Ministre du Commerce.

COLOMBIE.

MODIFICATIONS DOUANIÈRES.

Loi n° 47 du 30 octobre 1903, abrogeant dans les douanes de Tumaco et Ipiales les effets des décrets n° 200 et 224 de 1903 et remettant en vigueur différentes dispositions législatives.

[*"Diario oficial"* du 3 novembre 1903.]

ARTICLE 1. Les décrets n° 200 et 224 ne seront plus applicables dans les douanes de Tumaco et Ipiales; à ces décrets seront substitués la

loi 36 de 1886, ainsi que les lois 10 et 129 de 1888 et 21 de 1890, lesquelles seront remises en vigueur dan les douanes dont il s'agit.

Paragraphe. Les droits applicables en vertu des lois susindiquées à l'importation et à l'exportation des marchandises seront perçus en monnaie colombienne d'argent au titre de six cent soixante-six millièmes (0.666).

ART. 2. Les marchandises entreposées dans les douanes de Tumaco et Ipiales au moment où un doute s'est élevé sur le montant des droits qui leur étaient applicables, seront dédouanées conformément à la présente loi.

ART. 3. Il est entendu que le décret n° 200 de 1903 s'est borné à établir des droits doubles de ceux imposés avant le 18 octobre 1899, avec les réductions visées par les lois antérieures à cette date, et que le décret susmentionné est entré en vigueur dans chaque douane à partir du jour où il est arrivé à sa connaissance.

ART. 4. A l'avenir, le port de Tumaco sera non seulement ouvert aux opérations de douane, mais également autorisé pour l'entreposage des marchandises.

COSTA RICA.

ENTRÉES EN FRANCHISE.

Un décret présidentiel du 13 janvier 1904 proroge jusqu'au 31 décembre 1904 l'époque pendant laquelle seront exempts des droits de douane les tuyaux en terre, le ciment romain et la toile métallique fine, introduits par le port de Limon et destinés aux constructions locales.

CUBA.

RELÈVEMENT DES DROITS DE DOUANE.

Un décret du Gouvernement de Cuba a ordonné, à dater du 6 février, le relèvement des taxes douanières sur les marchandises étrangères à leur entrée dans l'île.

Les droits sur les articles en fer et en acier, sur les fils de coton, les poteries et les verreries, la bière et sur presque tous les produits alimentaires sont augmentés de 30 pour cent; les droits sur les articles en cuivre et sur les machines, autres que celles pour la fabrication du sucre et pour l'agriculture sont augmentés de 25 pour cent; les droits sur les rubans et les articles en coton autres que des fils sont augmentés de 20 pour cent; les droits frappant les articles en laine et en lin sont augmentés de 15 pour cent.

ÉQUATEUR.

RÉGIME DOUANIER DES SOIERIES CONFECTIONNÉES À L'IMPORTATION.

On lit dans le *Journal Officiel* du 12 mars, 1904, que la nouvelle loi de douanes récemment promulguée dans la République de l'Équateur relève les droits portant sur les soieries confectionnées qui sont frappées à l'importation d'une taxe nouvelle de 10 piastres, soit environ 25 francs par kilogramme brut.

FACTURES CONSULAIRES.

En vertu d'une loi entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1904, les émoluments pour les factures consulaires seront désormais payables en timbres et sont modifiés de la façon suivante:

Montant de la facture.	Frais de timbre.
	<i>Sucres.</i>
Jusqu'à 200 sucres	2
De 201 à 500 sucres	5
De 501 à 1,000 sucres	10
Par 100 sucres au-dessus de 1,000	1

Le coût de chaque manifeste consulaire (sobordo), qui était égal à 10 pour cent de la totalité des frais de certification des factures consulaires correspondant à ce manifeste, est porté à 20 pour cent de cette somme.

ÉTATS-UNIS.

COMMERCE AVEC L'AMÉRIQUE LATINE.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

On trouvera à la page 943 le dernier rapport du commerce entre les États-Unis et l'Amérique latine, extrait de la compilation faite par le Bureau des Statistiques du Ministère des Finances. Le rapport a trait au mois de février 1904, et donne un tableau comparatif de ce mois avec le mois correspondant de l'année 1903. Il donne aussi un tableau des huit mois finissant au mois de février 1904 en les comparant avec la période correspondante de l'année précédente. On sait que les chiffres des différents bureaux de douane montrant les importations et les exportations pour un mois quelconque ne sont reçus au Ministère des Finances que le 20 du mois suivant et qu'il faut un certain temps pour les compiler et les faire imprimer, de sorte que les résultats pour le mois de février ne peuvent être publiés avant le mois d'avril.

GUATÉMALA.

MODIFICATIONS DOUANIÈRES.

I.—*Décret n° 637 du 16 octobre 1903, relatif à l'exportation du café.*

[“ El Guatemalteco ” du 23 octobre 1903.]

Article unique. A partir de la date de la publication du présent décret et jusqu'à ce que des circonstances plus favorables au pays permettent d'en modifier la teneur, l'exportation du café en fèves sera soumise, dans la forme établie par le secrétariat des Finances et du Crédit Public, au paiement d'un droit de sortie d'un *peso* en or américain par quintal. Cet impôt sera acquitté en traites négociables représentant le montant du droit établi comme il est dit ci-dessus, le droit applicable au café en parchemin devant être perçu dans la même forme et proportionnellement à la taxe susindiquée.

II.—*Ordonnance du 3 décembre 1903, établissant un droit à la sortie des marchandises de la douane de Champerico.*

[“ El Guatemalteco ” du 11 décembre 1903.]

En vertu de la présente ordonnance, les marchandises retirées de la douane de Champerico acquitteront quatre *centaros* par quintal au profit de la Municipalité de Retalluleu.

HAÏTI.

TRAITÉ DE NATURALISATION AVEC LES ÉTATS-UNIS.

Les États-Unis de l'Amérique du Nord et la République d'Haïti, désirant régler la nationalité des personnes qui émigrent des États-Unis à la République d'Haïti, et d'Haïti aux États-Unis, ont résolu de conclure un Traité à ce sujet.

A cet effet ils ont nommé leurs Plénipotentiaires à savoir:

Le Président des États-Unis: Monsieur JOHN HAY, Secrétaire d'Etat des États-Unis;

Le Président d'Haïti: Monsieur J. N. LÉGER, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de la République aux États-Unis;

Lesquels, après mutuelle communication de leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

ARTICLE I.

Les citoyens des États-Unis d'Amérique qui se seront dûment naturalisés citoyens d'Haïti et qui, pendant une période de cinq années, auront résidé sans interruption à Haïti, seront reconnus par les États-Unis comme citoyens d'Haïti.

Réciproquement les citoyens d'Haïti qui se seront dûment naturalisés citoyens des États-Unis d'Amérique et qui, pendant une période de cinq années, auront résidé sans interruption aux États-Unis, seront reconnus par Haïti comme citoyens des États-Unis.

Cet article s'appliquera aussi bien aux personnes déjà naturalisées qu'à celles qui pourront l'être à l'avenir.

ARTICLE II.

Celui qui, après s'être fait naturaliser citoyen de l'un des États contractants, reviendra habiter son pays d'origine sans esprit de retour dans celui où il s'est fait naturaliser, sera considéré comme ayant renoncé à la nationalité obtenue par naturalisation.

ARTICLE III.

L'intention de ne plus retourner peut être considérée comme existant, quand la personne naturalisée dans un pays réside plus de deux années dans l'autre.

ARTICLE IV.

Les citoyens naturalisés de l'un ou de l'autre État, qui retourneront dans leur pays d'origine, pourront y être poursuivis et punis conformément aux lois pour les crimes ou délits commis avant leur émigration et qui ne sont pas couverts par la prescription.

ARTICLE V.

La déclaration de l'intention de devenir citoyen de l'un des États contractants ne peut avoir l'effet d'une naturalisation.

ARTICLE VI.

Le présent Traité demeurera en vigueur pendant une durée de dix années à partir de l'échange des ratifications; et si une année avant l'expiration de cette période l'une des Parties contractantes ne notifie à l'autre son intention d'y mettre fin, ledit Traité continuera à être en vigueur d'année en année jusqu'au terme d'une année après notification officielle faite en vue d'y mettre fin.

ARTICLE VII.

Le présent Traité sera soumis à l'approbation et à la ratification des autorités compétentes respectives de chacune des Parties contractantes et les ratifications seront échangées à Washington dans le délai de douze mois à partir de cette date ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé les Articles ci-dessus, et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Washington, en double expédition, en anglais et en français ce jour, vingt deux mars 1902.

JOHN HAY. [SCEAU.]

J. N. LÉGER. [SCEAU.]

HONDURAS.

LA RICHESSE MINIÈRE DE LA RÉPUBLIQUE DE HONDURAS.

Le département d'Olancho, appelé à un brillant avenir en raison de son climat délicieux, de son aspect varié et des nombreux éléments de prospérité qu'il renferme, est un des plus riches en métaux précieux de la République. C'est l'Eldorado d'où le conquérant Col. GONZÁLEZ DÁVILA rapporta un butin en or d'une valeur de 120,000 écus et que les gouverneurs de Honduras et de Nicaragua pour la couronne d'Espagne se disputèrent longtemps.

Les placers d'Olancho étaient célèbres dans toute l'Amérique et elles ont conservé leur réputation.

En 1790, un évêque du Honduras, D. FERNANDO de CADIZANOS, disait, dans un rapport au roi, que la rivière Guayape donnait des pépites d'or au titre de 10 carats et parfois d'une valeur de \$100, mais que les Indiens, par paresse, n'exploitaient que peu ses sables et seulement pour pourvoir à leur subsistance. Onze ans plus tard un gouverneur du Honduras signalait, à son tour, la richesse aurifère des cours d'eau d'Olancho.

Les montagnes de ce département sont littéralement veinées d'or et d'argent et l'on mentionne, parmi les nombreuses mines avantageusement connues, celles de El Corozal et San Francisco (or et argent), Monto (argent), Jano (or et argent), Rosario (or et argent), Concordia (or), etc. Mais c'est surtout par la richesse de ses placers qu'Olancho mérite d'attirer l'attention des capitalistes. Presque tous les cours d'eau contiennent de l'or du titre le plus élevé, ce qui faisait dire du département d'Olancho à l'ingénieur A. BYRNE que, sur une superficie de 600,000 milles carrés, il n'y a pas un cours d'eau, si insignifiant qu'il soit, qui ne contienne de l'or; signalons, parmi ceux qui sont les plus réputés: le Guayape, le Jano, les quebradas Danto, Rica, l'Agua amarilla, le Sumasapa, le Chiquita, la rivière Grande, Naranjo, le Zapote, la Sialito, le Guisisisle, San José, Guapote, la rivière del Oro Mangualila, etc.

Mr. SQUIER, ancien ministre des Etats-Unis en Amérique Centrale, parlant du Guayape et du Mangualila, dit textuellement: Il ne peut y avoir le moindre doute que les lavages d'or des rivières Guayape et Mangualila et leurs tributaires sont égaux en valeur à ceux de la Californie, mais que bientôt ils attireront assurément beaucoup d'attention.

Suivant l'explorateur français PINART, les sables du Guayape et du Jano donnent un minimum de 3 francs par mètre cube.

Bien que le département d'Olancho commence à sortir de sa torpeur et que l'industrie y progresse sensiblement, on n'y compte guère qu'une exploitation en pleine activité et production, celle des placers

de M. F. BELL, sur les bords de la quebrada del Rucio; les autres en sont encore aux travaux préliminaires; néanmoins, elles ont donné l'an dernier, 2,000 onces d'or, ce qui est de bon augure pour l'avenir. Enfin, voici un renseignement qui donne une idée de la richesse des placers de cette région: le concessionnaire d'un de ceux-ci a fait des travaux de prospection qui ont produit de \$0.64 à \$4 le yard. En un mot, il n'est pas un yard de terrain qui ne rémunère le travail; ceci sans tenir compte des anciens lits de la rivière, dont trois ont été examinés et montrent une grande richesse.

On peut dire sans crainte de se tromper, que la majeure partie des mines du Honduras sont sans maîtres et n'attendent que les capitaux et la main de l'homme pour donner de grands bénéfices; malheureusement ces faits sont ignorés à l'étranger, sinon le Honduras serait aujourd'hui ce qu'il fût à l'époque coloniale, un des principaux producteurs de métaux précieux du monde.

LE MESSAGE DU PRÉSIDENT BONILLA.

Le 1^{er} janvier 1904, s'est ouverte la session législative du Congrès national.

Le général MANUEL BONILLA, Président de la République du Honduras, a adressé un message qui marque bien le progrès accompli sous l'habile administration de ce Président moderne.

Dans ce document, le Président constate avec satisfaction que l'ordre public n'a pas été altéré dans le République pendant les vacances parlementaires.

Ce résultat est dû en grande partie aux efforts du gouvernement pour faire prédominer une politique de conciliation et de concorde.

Les relations du Honduras avec les pays étrangers sont très cordiales et aucun incident valant d'être signalé ne saurait les troubler. Avec les nations sœurs et amies, le Guatémala et le Salvador, le Honduras a signé dernièrement un traité ayant pour principal objet la conservation de la paix.

Le Président parle ensuite des contrats passés à différentes époques pour la construction du chemin de fer interocéanique de Honduras.

“Ces contrats, dit-il, ont motivé la réclamation d'une très forte somme que les porteurs de bons adressent à la nation par l'entremise de leur fondé de pouvoirs, M. W. J. BAIN.

“En conséquence, le gouvernement s'occupe de l'investigation et de l'éclaircissement de tout ce qui concerne cette affaire et à cet effet, il a nommé un agent qui réside aujourd'hui à Londres auquel on a donné les instructions nécessaires afin de réunir tous les renseignements qui doivent être pris en compte dans le but d'arriver à la meilleur solution.

“Les travaux de construction de la route du Sud s'achèvent avec rapidité et la prochaine utilisation de cette nouvelle voie de communi-

cation permettra d'augmenter le chiffre des transactions commerciales, facilitant la sortie de nos produits et en favorisant l'immigration qui affluera fortement à la recherche de nos éléments de richesse aussi variés qu'exubérants.

“Parmi les autres voies de communication qui sont en voie d'exécution, une mention spéciale doit être faite de la ‘Ulua Commercial Co.’ qui travaille à mettre en communication directe le riche département d'Olancho avec la côte nord de la République.”

En ce qui concerne la question financière, le Président constate que la dette importante contractée par le Honduras au cours de la dernière guerre est déjà presque amortie. La somme restant due est insignifiante.

La dette publique intérieure a continué à être amortie dans les formes diverses adoptées depuis longtemps.

Tous les employés de l'État sont payés régulièrement.

Enfin les ressources publiques ont augmenté dans des proportions considérables.

La situation financière du Honduras est donc excellente.

Le président BONILLA termine en disant que les citoyens du Honduras jouissent de la liberté la plus complète et que pas un seul d'entre eux n'est détenu ou exilé pour des causes politiques. “Mon dessein de faire régner la paix à l'intérieur, dit le Président, je le poursuivrai sans défaillance, avec la certitude que cette politique seule peut donner pour la nation et pour les individus d'excellents résultats.”

MEXIQUE.

CAPITAUX DES BANQUES DE LA RÉPUBLIQUE.

Nous extrayons du “Mexican Journal of Commerce” du 1^{er} mars 1904, l'état suivant qui fait ressortir pour chaque mois du semestre commençant le 1^{er} juillet 1903, le total des capitaux des 32 banques faisant leurs opérations d'après les règlements de la loi financière du 19 mars 1897.

	Capital autorisé.	Réserve.		Capital autorisé.	Réserve.
Juillet.....	\$105,150,000	\$18,071,558	Octobre.....	\$105,850,000	\$11,615,876
Août.....	105,850,000	17,016,562	Novembre.....	105,850,000	11,516,876
Septembre.....	105,850,000	16,806,763	Décembre.....	105,850,000	6,916,266

En décembre le total du capital autorisé a dépassé de \$700,000 celui de juillet. Le capital versé en juillet a été de \$87,078,442 et en décembre de \$98,933,750, soit une augmentation de \$11,855,308 en faveur du mois de décembre.

Voici le total général des sommes que ces trente-deux banques avaient en caisse pendant chacun des mêmes mois :

	Banques de la ville.	Banques des différents états.		Banques de la ville.	Banques des différents états.
Juillet.....	\$32,600,323.30	\$24,794,719.30	Octobre.....	\$31,662,634.44	\$22,678,379.41
Août.....	37,456,699.90	23,116,771.31	Novembre.....	36,088,998.32	22,384,721.07
Septembre.....	38,641,976.19	22,839,439.73	Décembre.....	38,421,623.11	23,110,358.99

Le total des fonds existant dans les caisses des 32 banques s'élevait à \$57,309,042.60 en juillet et à \$61,564,982.13 en décembre, soit une augmentation de \$4,165,939.53 en faveur du mois de décembre.

La quantité totale du papier-monnaie en circulation pendant chaque mois se composant de billets de banques, d'obligations hypothécaires et d'obligations en argent payables à vue d'après les règlements des Banques a été de :

	Banques de la ville.	Banques des différents États.		Banques de la ville.	Banques des différents États.
Juillet.....	\$5,773,586	\$10,887,367.39	Octobre.....	\$56,538,486	\$38,818,441.84
Août.....	60,265,207	40,572,389.43	Novembre.....	56,984,341	40,289,908.89
Septembre.....	58,212,166	40,106,424.83	Décembre.....	55,584,943	41,182,542.68

Chacune des banques se trouvant responsable de la somme qui la concerne.

Le total du papier-monnaie en circulation chaque mois a été de :

Juillet.....	\$99,660,953.39	Octobre.....	\$95,350,000.84
Août.....	100,831,396.43	Novembre.....	97,274,249.89
Septembre.....	98,318,590.83	Décembre.....	96,767,455.68

STATISTIQUES SUR LES CHEMINS DE FER.

Le Gouvernement mexicain vient de publier un rapport faisant ressortir le montant du capital étranger placé dans les chemins de fer de ce pays, sans compter les subventions payées par le Gouvernement pour la construction de plusieurs voies. Les sommes données sont en monnaie mexicaine et montrent que le total du capital étranger placé s'est élevé à \$767,151,849.

Voici le capital placé dans les différentes lignes :

Mexicain.....	\$82,421,653
Mexicain Central (réseau entier).....	361,510,194
National (à l'exception de la ligne sous le contrôle de l'Etat).....	169,797,304
International.....	83,688,440
Interocéanique.....	54,983,851
Mexicain du Sud.....	24,000,000
Chihuahua y Pacific.....	16,511,145
Mexican National Construction Company.....	1,760,000
Kansas City, Mexico y Orient.....	1,522,206

Mexicain du Nord.....	\$3, 652, 000
Chihuahua Minéral.....	680, 864
Nacozaro à la frontière.....	1, 650, 000
Naco à Cananea.....	2, 500, 000
Parral y Durango.....	2, 200, 000
Sierra Madre.....	6, 846, 000
Sonora.....	15, 035, 125
Talacotepec y Huajuapam.....	1, 000, 000
Tultenango y Yondese.....	754, 287
Veraacruz y Alvarado.....	1, 000, 000
Veraacruz al Pacífico.....	22, 000, 000

Les chiffres donnés ci-dessus sont calculés au taux du change de 220 pour cent.

Le nombre de voies construites au moyen de capitaux mexicains est de cinquante-cinq, formant une longueur totale de 4,000 kilomètres environ. Ces chemins de fer sont pour la plupart à voie étroite et ont chacun une longueur moyenne de 70 kilomètres environ.

D'après les renseignements extraits des derniers rapports le montant total des subventions s'élève au chiffre de \$151,251,096.68, dont la plus grande partie a été consacrée à la ligne du Tehuantepec National. C'est la ligne du Mexicain Central qui en a reçu ensuite la plus grand part.

Voici les sommes payées à chaque ligne:

Mexicain.....	\$13, 685, 194.59
Progreso à Merida.....	218, 718.00
Hidalgo.....	947, 296.37
Vera Cruz à Peto.....	394, 000.00
Merida à Peto.....	871, 295.83
Interocéanique.....	6, 536, 377.74
Tehuantepec National.....	45, 708, 428.53
Sinaloa y Durango.....	557, 343.01
Mexicain Central.....	27, 301, 395.00
Mexicain National.....	3, 171, 310.00
Sonora.....	298, 158.00
Merida à Valladolid.....	159, 900.00
Tlamanalco.....	1, 124, 665.00
Merida à Campêche.....	419, 508.00
San Marcos Nautla.....	22, 238.65
San Juan Bautista.....	28, 000.00
Chalehicomula.....	33, 750.00
Tlaxcala à Santa Ana.....	46, 250.00
Venegas, Central, Matchuala y Rio Verde.....	341, 000.00
Merida à Sotuta.....	395, 088.00
Mexicain du Sud.....	11, 248, 805.10
Tonala à la frontière.....	444, 000.00
Monterey y Golfe Mexicain.....	5, 534, 552.24
Tocolutla Espinal.....	100, 500.00
Cordoba à Tuxtepec.....	408, 000.00
Pachuca à Tampico.....	665, 000.00
Michoacan y Pacífico.....	502, 000.00
Mexicain du Nord-est.....	294, 000.00

Salamanca à Valle de Santiago	\$280,000.00
Vera Cruz à Boca del Rio	83,000.00
Tula à Zaualtipan et Tampico	560,000.00
Basse Californie	31,300.00
Monte Alto	182,000.00
Mexico, Cuernavaca y Pacifico	5,225,300.00
Oaxaca Coal Railway	603,700.00
Chihuahua et Pacific	1,400,000.00
Jerez à Corralitos	2,000,000.00
Veracruz et Pacifico	3,569,500.00
Xico et San Rafael	587,500.00
San Luis Potosi et Rio Verde	240,000.00
San Marcos à Tecolutla	150,850.00
Tacubaya y Santa Fe (D. F.)	16,800.00
National Mexican Construction Company	968,965.00
Sierra Madre	1,890,000.00
Tlacotepec et Huajuapam	45,000.00
Total	151,251,006.68

**COMMERCE EXTÉRIEUR, PREMIER SEMESTRE DE L'ANNÉE
1903-4.**

Le Ministère des Finances de la République du Mexique a publié dernièrement les statistiques relatives aux importations et exportations pour le mois de décembre ainsi que pour le premier semestre de l'année fiscale 1903-4.

D'après les déclarations faites dans les bureaux de douanes le total des importations pendant le semestre s'élève à \$37,125,791.78 en or, soit \$84,648,896.71 en monnaie mexicaine au taux preserit du change. Les chiffres relatifs aux exportations sont très satisfaisants, la valeur total des produits mexicains exportés pendant les six mois s'élevant à \$117,128,073.55 contre \$100,390,681.27, valeur des exportations pour le même semestre de l'année fiscale 1902-3, ce qui fait ressortir une augmentation de plus de 16 pour cent pour l'année actuelle de 16 pour cent. Les exportations de dollars mexicains en argent momayé pendant ce semestre accusent une diminution de plus de \$5,000,000 sur le même semestre de l'année 1902-3, tandis que la valeur des exportations d'argent en barres a augmenté de \$5,500,000 soit une augmentation dans les exportations d'argent pour le semestre d'un peu plus de \$500,000.

Pendant les six mois en question la valeur des exportations d'or a dépassé le chiffre de \$10,500,000 contre \$4,500,000 pour le même semestre 1902-3, ce qui fait ressortir une augmentation du double dans les exportations d'or mexicain pour le premier semestre de l'année fiscale 1903-4 sur le même semestre 1902-3. Ce fait montre que l'exploitation de l'or a dépassé le double dans ces six mois et que son augmentation est constante et rapide.

L'augmentation dans la valeur des produits végétaux exportés

pendant les 6 mois dépasse le chiffre de \$3,000,000 dont \$1,000,000 provenant du henequen ou chanvre sisal. Les exportations de café ont diminué de \$1,500,000 environ. L'augmentation dans les produits fabriqués s'élève à presque \$500,000. On ne signale aucune augmentation dans les exportations de tabac.

Le tableau suivant fait ressortir en détail le commerce extérieur du Mexique.

IMPORTATIONS.

[Évaluation en or.]

	Décembre—		Six mois—	
	1903.	1902.	1903-1.	1902-3.
Produits animaux	\$613,651.89	\$509,077.95	\$2,703,305.81	\$2,416,714.02
Produits végétaux	1,563,526.00	1,483,833.58	7,121,454.26	6,355,037.04
Produits minéraux	4,843,022.77	2,017,656.90	10,308,660.29	11,169,327.00
Mercurie	786,392.03	759,372.07	4,939,682.69	5,226,384.42
Produits chimiques et pharmaceutiques	324,647.63	216,073.81	1,483,240.26	1,321,462.98
Boissons	263,569.32	297,982.06	1,529,609.04	1,479,075.24
Papier et articles en papier	221,224.38	153,097.46	1,094,291.63	1,007,510.23
Machines et appareils	898,429.85	834,100.69	4,838,283.51	5,348,794.95
Véhicules	159,784.00	163,263.13	922,776.54	763,956.19
Armes et explosifs	200,742.09	161,084.66	941,357.58	810,985.76
Divers	226,064.84	185,983.07	1,158,181.14	1,042,457.72
Total	7,101,655.40	6,782,435.37	37,128,791.78	36,971,754.55

EXPORTATIONS.

[Évaluations en or.]

Métaux précieux	\$7,890,270.69	\$8,374,624.62	\$54,399,411.97	\$47,626,402.05
Articles divers	9,237,463.62	10,080,662.53	49,004,176.30	45,628,213.88
Total	17,127,734.31	18,455,287.15	103,403,588.27	93,254,615.93

Les détails du commerce d'exportation pour les périodes dont il est question donnent les chiffres qui suivent, classés par catégories:

	Décembre.		Six mois.	
	1903.	1902.	1903-1.	1902-3.
Monnaie d'or mexicain	\$640.00	\$11,410.00	\$11,422.00	\$67,662.00
Monnaie d'or étranger	215.00	198.00	1,237.00	6,320.00
Or en lingots	1,759,898.62	826,391.13	10,278,041.39	4,500,416.43
Or sous d'autres formes	77,382.33	45,332.30	483,005.84	165,861.47
Total en or	1,838,135.95	883,331.43	10,774,306.23	4,740,249.96
Monnaie d'argent mexicain	67,000.00	2,845,000.00	12,143,337.00	17,160,200.00
Monnaie d'argent étranger	23,580.00	6,800.00	42,476.00	42,219.00
Argent en lingots	4,678,074.95	3,690,515.02	24,545,018.66	22,625,612.66
Argent travaux	1,283,479.79	948,978.17	6,894,274.08	3,058,180.53
Total en argent	6,052,134.74	7,491,293.19	43,625,105.74	42,886,212.09
Chivre	1,436,533.34	2,195,060.32	9,751,130.32	9,696,960.08
Plomb	449,277.00	478,345.00	2,530,290.45	2,640,294.00
Autres produits minéraux	57,825.00	129,491.00	735,640.36	422,339.77
Café	710,002.11	549,417.11	1,630,583.91	2,050,273.00
Henequen en fibre	3,715,065.00	3,588,796.50	16,085,151.00	15,000,217.50
Bois	302,127.10	223,636.80	1,344,082.00	928,134.70
Bois de teinture	26,032.75	21,071.00	343,274.83	469,107.37
Tabac en feuille	10,560.00	942.00	139,436.00	200,021.00
Autres produits végétaux	1,202,550.64	1,207,235.80	8,269,311.69	5,980,132.64
Bétail	175,973.00	457,593.00	1,985,430.00	2,878,761.30
Cuir verts	748,322.70	859,590.62	3,193,208.05	3,201,044.65
Autres produits animaux	99,788.28	63,879.00	341,653.28	339,371.90
Henequen manufacturé	2,800.00	150.00	503,105.00	407,615.00
Tabac manufacturé	32,031.65	58,286.00	174,819.41	353,773.00
Autres manufactures	228,917.90	130,539.38	1,712,521.25	621,000.00
Divers	39,637.15	56,629.00	264,832.75	448,563.00

Voici le résumé de l'évaluation des exportations mexicaines pendant les périodes dont il est question, d'après leurs pays de destination.

Pays.	Décembre.		Six mois.	
	1903.	1902.	1903-1.	1902-3.
Europe.....	\$2,591,167.94	\$5,131,261.76	\$26,719,112.83	\$24,197,760.92
Asie.....	5,111.00	20,000.00	5,117.00	20,000.00
Amérique du Nord.....	11,190,213.07	12,720,729.39	73,886,621.79	65,625,103.01
Amérique du Centre.....	48,663.30	36,789.00	220,422.65	253,578.00
Amérique du Sud.....	2,705.00	21,117.00	94,259.00	33,245.00
Indes Occidentales.....	289,874.00	522,360.00	2,478,055.00	2,841,589.00
Total.....	17,127,734.31	18,455,287.15	103,403,888.27	93,251,675.93

Voici un résumé des évaluations des importations mexicaines pendant les périodes dont il est question, d'après leurs pays d'origine:

Pays d'origine.	Décembre.		Six mois.	
	1903.	1902.	1903-1.	1902-3.
Europe.....	\$2,992,702.98	\$2,773,433.38	\$16,389,207.05	\$15,885,275.42
Asie.....	57,178.05	61,227.82	297,527.93	342,416.10
Afrique.....	502.00	7,410.25	31,116.00	28,988.69
Amérique du Nord.....	1,019,170.53	3,915,292.69	20,253,565.21	20,529,450.05
Amérique du Centre.....	1,877.17	1,856.83	7,989.72	9,548.33
Amérique du Sud.....	18,421.07	13,721.40	79,007.87	89,108.21
Indes Occidentales.....	9,621.00	9,463.00	62,834.00	51,408.00
Océanie.....	2,179.00	.....	2,551.00	38,589.75
Total.....	7,101,655.10	6,782,435.37	37,125,791.78	36,974,751.55

PÉROU.

CRÉATION D'UNE NOUVELLE SOCIÉTÉ.

On vient d'établir à Lima une Société nommée "Compagnie des Soufres de Sechuva" au capital de 3,125,000 francs pour l'exploitation des grands gisements de soufre de Sechuva, département de Prieva. Ces gisements, qui sont seulement à 2,000 kilomètres de la baie de Sechuva, ont été étudiés par des ingénieurs péruviens et français. Selon l'avis de ces messieurs on peut exporter chaque année environ 50,000 tonnes de soufre, c'est-à-dire, à peu près le 10 pour cent de la consommation totale du monde. Cette compagnie est constituée par des capitaux exclusivement péruviens.

URUGUAY.

MOUVEMENTS DU PORT DE MONTÉVIDÉO POUR LE MOIS DE DÉCEMBRE ET L'ANNÉE 1903.

Le "Handels Zeitung" de Buenos Ayres publie les chiffres suivants qui font ressortir le mouvement du port de Montévidéo pour le mois de décembre, ainsi que pour l'année entière de 1903, comparés à l'année 1902.

1044 BUREAU INTERNATIONAL DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES.

SORTIES DE VAISSEAUX.

	1903.		1902.	
	Vapeurs.	Voiliers.	Vapeurs.	Voiliers.
Janvier	72	8	89	9
Février	99	8	91	12
Mars	108	6	95	9
Avril	117	8	102	9
Mai	118	16	78	13
Juin	108	9	109	8
Juillet	34	2	102	13
Août	40	1	358	7
Septembre	32	2	91	4
Octobre	30	1	94	5
Novembre	40	3	81	6
Décembre	41	1	96	18
Total	839	65	1,119	114

EXPORTATIONS.

	Décembre.	1903.	1902.	
Etats-Unis:				
Cuir secs de bœuf	nombre..	1,500	435,665	933,548
Cuir salés de bœuf	id			54,115
Crin	balles.	51	665	758
Laine	id	50	200	138
Peaux de mouton	id			79
Cuir divers	id			1
Tasajo	id	109	16,427	15,114
Id	tonnes.		587	
Suif	pipés.			150
Id	bouteaux.			40
Os et cendre d'os	sacs.		833	3,717
Langues	barils.			100
Cornes	nombre.		228,536	254,921
Italie:				
Cuir secs de bœuf	id	10,963	114,939	84,808
Cuir salés de bœuf	id			815
Crin	balles.			239
Laine	id	52	553	1,233
Peaux de mouton	id		2,053	630
Tasajo	id			100
Suif	pipés.	1,436	4,497	3,501
Id	bouteaux.		263	149
Semences pour oiseaux	sacs.			600
Farine	id	5	5	3,600
Blé	id	156	156	16,811
Id	tonnes.			942
Son	sacs.	803	803	
Son fin	id	418	418	
Maïs	id	985	15,354	13,544
Os et cendre d'os	id		85,173	
Id	tonnes.		1,818	1,547
Bestiaux	têtes.		801	
Moutons	id		10	
Chevaux	id		25	
Boyaux	tonneaux.		50	
Id	barils.		125	
Id	bouteaux.			15
Cornes	nombre.	6,000	178,536	180,125
France:				
Cuir secs de bœuf	id	79	31,102	29,211
Cuir salés de bœuf	id	11,417	143,683	106,844
Crin	balles.		355	464
Laine	id	3,169	32,010	16,865
Peaux de mouton	id	652	10,375	12,300
Cuir divers	id			17
Tasajo	id			2,359
Suif	pipés.	124	234	504
Id	bouteaux.			925
Semences pour oiseaux	sacs.		484	309
Farine	id			3,000
Blé	id			4,197
Son	id			6,118
Graine de lin	id			3,930
Maïs	id		2,239	19,245
Os et cendre d'os	id		10,422	13,472
Id	tonnes.		4,144	365
Moutons	têtes.		250	300

EXPORTATIONS—Suite.

		Décembre.	1903.	1902.	
France—Continuation.					
	Boyaux.....	balles..	23	67	8
	Id.....	barils..		182	81
	Langues.....	bolles..		2	
	Cornes.....	nombre..	8,950	586,166	299,208
	Viande en conserve.....	boltes..		786	
Portugal:					
	Cuir sec de boeuf.....	nombre..	13,800	101,889	112,903
	Crin.....	balles..		5	21
	Laine.....	id.....	516	813	235
	Peaux de mouton.....	id.....		4,031	4,745
	Tasajo.....	tonnes..		143	
	Sulf.....	pipes..		505	1,145
	Id.....	boncauts..			96
	Blé.....	sacs..		500	
	Bestiaux.....	têtes..		399	
	Moutons.....	id.....		250	200
	Chevaux.....	id.....		4	
	Viande en conserve.....	boltes..		109	116
Espagne:					
	Cuir sec de boeuf.....	nombre..	22,565	112,479	137,553
	Cuir salé de boeuf.....	id.....		3,841	1,100
	Crin.....	balles..		11	1
	Laine.....	id.....			5
	Peaux de mouton.....	id.....		1	11
	Tasajo.....	tonnes..	977	6,686	3,305
	Id.....	tonnes..	65	158	
	Sulf.....	pipes..	190	3,034	2,218
	Id.....	boncauts..	113	3,057	1,931
	Semences pour oiseaux.....	sacs..		588	692
	Blé.....	id.....			13
	Son fin.....	id.....		100	
	Mais.....	id.....	10,312	16,519	162
	Os et cendre d'os.....	tonnes..		1	
	Bestiaux.....	têtes..			314
	Moutons.....	id.....			148
	Graisse.....	boltes..		100	40
	Boyaux.....	balles..	30	172	203
	Id.....	boltes..		32	
	Id.....	caisses..		3	
	Cornes.....	nombre..		43,152	
	Bouillon.....	boltes..			31
Belgique:					
	Cuir sec de boeuf.....	nombre..	19,223	91,775	84,734
	Cuir salé de boeuf.....	id.....	2,100	207,778	203,405
	Crin.....	balles..	23	250	185
	Laine.....	id.....	296	23,004	15,607
	Peaux de mouton.....	id.....		624	80
	Tasajo.....	id.....			773
	Sulf.....	pipes..	125	480	
	Id.....	boncauts..	50	50	
	Blé.....	sacs..			14,612
	Son.....	id.....			1,398
	Graine de lin.....	id.....		17,570	
	Mais.....	id.....		12,910	15,855
	Orge.....	id.....			1,583
	Os et cendre d'os.....	id.....		585	1,238
	Boyaux.....	boltes..		9	
	Id.....	barils..			47
	Langues.....	boltes..		5,514	5,193
	Id.....	barils..			503
	Cornes.....	nombre..		251,501	134,761
Allemagne:					
	Cuir sec de boeuf.....	id.....	6,591	100,208	84,813
	Cuir salé de boeuf.....	id.....	16,030	209,528	157,168
	Crin.....	balles..	71	113	126
	Laine.....	id.....	2,494	19,062	22,824
	Peaux de mouton.....	id.....	733	2,371	413
	Cuir divers.....	id.....			2
	Tasajo.....	id.....			595
	Sulf.....	pipes..		58	115
	Blé.....	tonnes..			627
	Id.....	sacs..			7,652
	Son.....	id.....	12,293	72,735	49,589
	Id.....	tonnes..			96
	Son fin.....	sacs..	1,242	8,686	5,870
	Id.....	tonnes..			30
	Graine de lin.....	id.....			40
	Mais.....	sacs..		12,563	14,676
	Os et cendre d'os.....	tonnes..		982	1,924
	Moutons.....	têtes..		300	

1046 BUREAU INTERNATIONAL DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES.

EXPORTATIONS—suite.

	Décembre.	1903.	1902.
Allemagne—Continuation.			
Boyaux.....barils.....		149	7
Id.....tonneaux.....	31	101	110
Cornes.....nombre.....		23,750	
Angleterre:			
Cuir secs de bœufs.....nombre.....	2,921	28,086	8,076
Cuir salés de bœuf.....id.....		10,472	13,480
Crin.....balles.....	9	12	104
Laine.....id.....	108	11,206	9,779
Peaux de mouton.....id.....	168	1,256	212
Tasajo.....id.....	125	1,455	3,441
Id.....tonnes.....	7	237	
Suif.....pipés.....	240	1,352	2,156
Id.....boucauts.....		291	5,638
Semences pour oiseaux.....sacs.....		50	
Farine.....id.....			500
Blé.....id.....	1,811	42,191	17,598
Id.....tonnes.....			212
Son.....sacs.....		2,383	
Son fin.....id.....		500	525
Graine de lin.....id.....	3,331	21,493	
Maïs.....id.....	10,672	104,613	84,233
Id.....tonnes.....			1,140
Orge.....id.....			106
Id.....sacs.....			162
Os et cendre d'os.....id.....		10,031	798
Id.....tonnes.....		1,675	4,485
Bœufs.....têtes.....			50
Chevaux.....id.....			2
Graisse.....balles.....			421
Boyaux.....id.....		15	40
Id.....tonneaux.....		22	
Id.....barils.....			30
Langues.....id.....		1,843	5,390
Id.....boîtes.....		9,610	4,417
Foin.....balles.....			95
Cornes.....nombre.....		87,000	
Bouillon.....boîtes.....			10
Viande en conserve.....id.....		1,593	65
Brésil:			
Cuir secs de bœuf.....nombre.....		4,481	23,096
Cuir salés de bœuf.....id.....		39,689	3,558
Crin.....balles.....		4	
Laine.....id.....		511	348
Peaux de mouton.....id.....	10	155	6
Cuir divers.....id.....			10
Tasajo.....id.....	51,201	538,165	336,709
Id.....boîtes.....	4,780	21,313	
Suif.....pipés.....	891	4,226	2,680
Id.....boucauts.....	95	4,282	6,313
Semences pour oiseaux.....sacs.....		2,528	7,818
Farine.....id.....	6,100	16,752	156,477
Blé.....id.....		321	97,057
Id.....tonnes.....			364
Son.....id.....		25	
Id.....sacs.....	4,488	12,288	3,871
Son fin.....id.....			30
Graine de lin.....id.....	369	369	50
Maïs.....id.....	8,130	22,875	17,728
Son.....id.....		31	
Os et cendre d'os.....id.....			11
Bestiaux.....têtes.....		1,008	580
Mulets.....id.....		242	265
Moutons.....id.....	1,211	15,233	9,326
Bœufs.....id.....		8	2
Chevaux.....id.....		39	13
Pores.....id.....			229
Extrait de viande.....boîtes.....			13
Boyaux.....balles.....		33	51
Id.....boîtes.....		10	
Langues.....id.....		180	750
Id.....barils.....		32	109
Id.....boucauts.....		28	24
Foin.....balles.....		7,468	2,095
Viande en conserve.....boîtes.....		2	30
Chili:			
Tasajo.....balles.....		3	874
Suif.....pipés.....	197	4,177	2,041
Id.....boucauts.....	774	6,522	1,521
Semences pour oiseaux.....sacs.....		175	965
Farine.....id.....	256	2,330	2,591
Blé.....id.....			740
Son.....id.....		85	32

EXPORTATIONS—Suite.

	Décembre.	1903.	1902.
Chili—Continuation.			
Son fin.....sacs.....		167	
Graine de lin.....id.....		50	
Mais.....id.....	300	6,657	2,666
Moutons.....têtes.....		20	
Extrait de viande.....boîtes.....			1
Graisse.....boucauts.....		279	255
Id.....boîtes.....		5,088	1,225
Id.....barils.....	100	917	100
Id.....quarterons.....	120	4,132	387
Id.....pîpes.....			113
Langues.....boîtes.....		10	
Cuba:			
Cuir salé de boeuf.....nombre.....	12,516	13,185	
Tasajo.....balles.....	1,994	200,780	131,931
Id.....tonnes.....	133	4,368	2,321
Farine.....sacs.....			1,700
Son.....id.....			1,860
Mais.....id.....		9,600	
Moutons.....têtes.....			210
Viande en conserve.....boîtes.....			20
Indes Occidentales:			
Tasajo.....balles.....		750	1,392
Id.....tonnes.....		15	
Suif.....boucauts.....		71	
Semences pour oiseaux.....sacs.....		40	50
Farine.....id.....		171	71
Son.....id.....		100	109
Mais.....id.....			188
Orge.....id.....		150	6
Mulets.....têtes.....		140	125
Moutons.....id.....			100
Beufs.....id.....		2	
Chevaux.....id.....		29	5
Langues.....boîtes.....		2	
Foin.....balles.....		300	31
Viande en conserve.....boîtes.....		4	
Îles Maldives:			
Farine.....sacs.....	65	796	367
Son.....id.....		211	
Mais.....id.....		347	93
Moutons.....têtes.....	12	745	532
Hollande:			
Cuir salé de boeuf.....nombre.....			7,707
Suif.....pîpes.....		100	
Son.....sacs.....		5,696	
Blé.....tonnes.....			2,900
Boyaux.....boucauts.....			69
Autriche:			
Cuir secs de boeuf.....nombre.....		2,750	
Afrique:			
Mulets.....têtes.....			1,355
Commandes:			
Cuir secs de boeuf.....nombre.....		1,467	3,007
Cuir salé de boeuf.....id.....		12,735	26,952
Crin.....balles.....		8	
Laine.....id.....		1,934	
Peaux de mouton.....id.....		350	
Suif.....pîpes.....		1,706	10
Id.....boucauts.....		615	100
Farine.....sacs.....		3,675	1,006
Blé.....id.....		730	60
Son.....tonnes.....		70	
Son fin.....sacs.....			46
Mais.....id.....		26,789	18,176
Id.....tonnes.....		90	
Os et cendre d'os.....id.....		2,278	
Mulets.....têtes.....	35	62	15
Moutons.....id.....			1,247
Cornes.....nombre.....			40,014

VENEZUELA.

MODIFICATIONS DOUANIÈRES.

I.—*Ordonnance du 12 décembre 1903, établissant le régime applicable aux paillons ou enveloppes de paille ou de carton servant à l'emballage des bouteilles.*

[“Gaceta oficial” du 12 décembre 1903.]

En vertu de la présente ordonnance les paillons ou enveloppes de paille ou de carton servant à l'emballage des bouteilles acquitteront à l'entrée les droits applicables aux marchandises rangées dans la deuxième classe du tarif.

II.—*Ordonnance du 12 décembre 1903, établissant le régime applicable à la toile légère écrue de lin et coton dite sanitas.*

[“Gaceta oficial” du 14 décembre 1903.]

En vertu de la présente ordonnance la toile légère écrue de lin et coton dite sanitas acquittera à l'entrée les droits applicables aux marchandises rangées dans la quatrième classe.

APÉNDICE.

EL FERROCARRIL PANAMERICANO.

INFORME DEL SEÑOR CHARLES M. PEPPER, COMISIONADO POR PARTE DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, PARA ENTENDER EN EL ASUNTO DEL FERROCARRIL PANAMERICANO.^a

[Traducción.]

WASHINGTON, D. C., marzo 12 de 1904.

Al Honorable Señor JOHN HAY,
Secretario de Estado.

SEÑOR: El infrascrito Comisionado de los Estados Unidos de América, en virtud del nombramiento que el Señor Presidente usando de la autorización contenida en la Ley de Presupuestos de gastos varios de carácter civil, aprobada el 3 de marzo de 1903, se sirvió hacer en favor suyo, á fin de llevar á efecto, en lo que se refiere al Ferrocarril Panamericano, lo resuelto por la Segunda Conferencia Internacional, celebrada en la capital de México, en el invierno de 1901 á 1902, tiene el honor de someter á la ilustrada consideración de V. el Informe que sigue:

La Segunda Conferencia Internacional Americana aprobó las recomendaciones que le hizo su comisión de Ferrocarril Panamericano, y acordó como se ve en el artículo III de su Resolución "que se invite al Gobierno de los Estados Unidos de América, para que inicie cerca de los representantes diplomáticos de las demás Repúblicas acreditados en Washington, las medidas más apropiadas, que den por resultado el envío, dentro del término de un año, de personas caracterizadas y competentes á los diversos países de América, que fijen con certeza los recursos de cada país, la situación y condiciones de los ferrocarriles hoy en explotación, el estado actual del comercio y las expectativas de tráfico para una línea intercontinental, en caso de que llegue á terminarse; y qué concesiones haría cada uno de los respectivos Gobiernos á la empresa."

En virtud de este acuerdo y llevando á debido efecto los propósitos de la invitación de que en él se trata, tuvo á bien el Señor Presidente

^a Véase el BOLETÍN de febrero, artículo titulado "El Ferrocarril Panamericano," página 263.

considerar los servicios que el infrascrito había prestado como delegado que fué por parte de los Estados Unidos de América en la Segunda Conferencia Internacional antes citada, y su familiaridad con este asunto, y encomendarle la misión que queda explicada. A este nombramiento acompañaron las oportunas instrucciones del Departamento de Estado, definiendo con la precisión posible lo que debía estudiarse.

Simultáneamente con todo esto se sirvió también el Departamento de Estado comunicarse con todos los Ministros de los Estados Unidos de América, acreditados cerca de los gobiernos interesados en la construcción del antedicho Ferrocarril Panamericano, enterándolos del nombramiento hecho en favor del que suscribe, y encargándoles que lo auxiliaren en el desempeño de su misión cooperando con él para llevarla á buen resultado.

Los Ministros extranjeros acreditados en Washington se comunicaron también con sus respectivos Gobiernos, y facilitaron, en lo que de ellos dependió, la tarea del que suscribe.

La Comisión Permanente del Ferrocarril Panamericano, creada por la Segunda Conferencia antes nombrada, y mandada establecer en Washington, donde está funcionando, prestó también al infrascrito considerable auxilio. La dicha Comisión consiste del Señor H. G. DAVIS, de West Virginia, Presidente, y de los Señores ANDREW CARNEGIE, de New York, DON MANUEL DE AZPIROZ, Embajador de México en los Estados Unidos de América, DON MANUEL ALVAREZ CALDERÓN y DON ANTONIO LAZO ANIAGA, acreditados cerca del mismo Gobierno como Enviados Extraordinarios y Ministros Plenipotenciarios del Perú y Guatemala, respectivamente, en el concepto de vocales.

Los Señores DAVIS y CARNEGIE adelantaron los fondos necesarios para ampliar lo que fuera preciso el crédito concedido en el Presupuesto para atender á este servicio.

PAÍSES QUE VISITÓ EL COMISIONADO.—En desempeño de su encargo visitó el infrascrito personalmente las Repúblicas del Brasil, Uruguay, la Argentina, Chile, Bolivia, Perú, Ecuador, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Salvador, Guatemala y México, en cuyas capitales conferenció con los respectivos Gobiernos. En la mayor parte de los casos se detuvo lo que fué necesario en los centros más importantes del comercio en los mismos países, y en cuanto le fué posible recorrió las rutas estudiadas por la Comisión técnica que fué nombrada hace ya algunos años en virtud de lo resuelto por la Primera Conferencia Internacional celebrada en Washington de 1889 á 1890.

Lo que el infrascrito representó á los respectivos gobiernos tuvo por base la conveniencia política nacional é internacional de la empresa, y la gran ventaja que reportaría de ella cada una de las naciones en lo que hace al respectivo desenvolvimiento de su propia riqueza natural, y de su comercio extranjero. Entendido como estaba el carácter oficial de la misión, fué de todo punto innecesario explicar que el Comi-

sionado de los Estados Unidos de América no representaba en modo alguno intereses privados, sino que deseaba solamente conocer los hechos, recoger datos y noticias, y dar á todo la debida publicidad, con lo que era probable que se despertase el interés del público y se estimulase el espíritu de empresa, al grado de hacer posible la reunión del capital necesario para utilizar las perspectivas de lucro que cada una de las Repúblicas respectivamente se encontraba en aptitud de ofrecer. No es inoportuno consignar en este lugar que la acogida que se dió en cada Estado á la misión del infrascrito no pudo ser más benévola, y que los gobiernos, todos á una, se esforzaron generosamente en alentarla.

Sucesos que han estimulado los trabajos en favor del proyecto.—Después de la clausura de la conferencia de México han ocurrido ciertos hechos, y creándose ciertas circunstancias, que militando en conjunto en favor del Ferrocarril Pan-americano, han servido de mucho para hacer progresar la empresa. Los sucesos, que en el concepto del infrascrito contribuyeron con mayor eficacia á obtener aquel resultado, son los que siguen:

Primero. El hecho de que en México se trabajase con actividad en continuar las líneas férreas hacia el Sud en dirección á la frontera de Guatemala, y de que lo mismo se estuviese haciendo en la República Argentina, aunque en sentido contrario, hacia el Norte, á fin de unir su red ferroviaria con la de Bolivia, con lo cual quedan cerradas las tres secciones en que dividió la obra la Comisión del Ferrocarril Pan-americano que hizo los primeros estudios, á saber, hasta la frontera norte de Guatemala, de ésta á la frontera sud de Bolivia, y de allí hacia el Sud.

Segundo. El gran adelanto asegurado para muchos de los países interesados en esta empresa por el arreglo definitivo de sus cuestiones de límites, y de otras que se hallaban pendientes, con lo cual se eliminaron para siempre dificultades enojosas, capaces de producir fricción entre los diferentes pueblos, y de retardar la construcción de vías férreas, ó de cualesquiera otros medios de comunicación entre ellos.

Tercero. El hecho de haberse dictado en Chile una ley por la cual se ordena la construcción de una vía férrea transandina, que pondrá en plena comunicación de esta clase á las costas del Atlántico y del Pacífico de aquella región del continente.

Cuarto. La legislación proyectada en varias de las Repúblicas hispano-americanas, y en algunas, como en el Perú, ya adoptada y vigente, proveyendo al establecimiento de fondos de garantía, y otras determinaciones que favorecen una política fija en materia de ferrocarriles.

Quinto. La resolución definitiva del problema del canal de comunicación al través del istmo, y las medidas que aseguran su pronta construcción.

Progreso alcanzado en los dos extremos.—Nada hay que decir en demostración de la importancia harta notoria de los esfuerzos del Gobierno de México, para prolongar, como ha dispuesto que se haga, hasta la frontera de Guatemala, su red ferrocarrilera. La influencia que esto tendrá en el crecimiento del comercio de México con los Estados Unidos y otros países, no necesita ponderarse, siendo claro, además, que el efecto derivado en los países de Centro América de esa prolongación tan importante, habrá de ser beneficioso para ellos, y los estimulará, con el ejemplo, á que procuren por su parte comunicarse también prontamente los unos con los otros por medio de vías férreas.

Los ferrocarriles del sud de México estuvieron por varios años en una situación estacionaria; y mientras duró ella poca perspectiva podía ofrecerse para la realización del proyecto de un camino intercontinental. Pero la concesión otorgada por el Gobierno de México, contemporánea más ó menos con la celebración de la Segunda Conferencia Panamericana en la capital de aquella República, que tiene por objeto la construcción de una línea, que continuando la red existente, la lleve hasta la frontera de Guatemala, ha cambiado totalmente el aspecto de las cosas. De la ejecución de este trabajo, de que se hablará después más en particular, resultará que la capital de Guatemala se encuentre dentro de poco tiempo en comunicación directa con Nueva York.

Á la vez que esto se hacía en México, tratando de llevar sus líneas hacia el extremo sud del país, un movimiento análogo se efectuaba en la Argentina, tratando de llevar sus líneas al extremo norte y procurando poner en práctica planes bien meditados, que darán por resultado no sólo la reunión del sistema argentino con el de Bolivia, sino la comunicación directa en su día entre Buenos Aires y la capital del Perú. Por mucho tiempo el punto terminal de los ferrocarriles argentinos estaba en Jujuy, á 178 millas (286 kilómetros) del límite meridional de Bolivia; y mientras permaneciese en existencia esta solución de continuidad no había interés para Bolivia en ocuparse de construir, dentro de su propio territorio, los trayectos que se requieren para formar el gran tronco intercontinental proyectado.

Después de la clausura de la Conferencia de México, la República Argentina ha determinado no sólo extender su propio red hasta la frontera de Bolivia, sino también seguir las líneas por dentro del territorio boliviano, del modo y forma que se expresan en el tratado concluído á ese efecto entre las dos naciones. Los trabajos han sido comenzados, y es inútil decir cuán grande será el beneficio que de ellos reportarán la República Argentina, el Uruguay, Bolivia y el Perú.

Arreglos de las cuestiones de límites, y nueva legislación ferrocarrilera.—El movimiento observado en estos últimos años, que ha tendido con éxito notable á la fijación definitiva de los límites entre las diferentes Repúblicas, y al ajuste de las diferencias en más de un caso eno-

josas que se habían suscitado respecto de este punto entre sus diversos pueblos y gobiernos, ha contribuído considerablemente á preparar el camino por el cual en tiempo oportuno habrá de llegarse á una comunicaci3n más íntima y frecuente entre todos.

No era de pensarse en esto mientras la cuesti3n esencial de la soberanía del territorio estaba aún sin decidirse. Y á propósito de eso, no será inútil mencionar que entre los arreglos de que se trata, figuran conspicuamente el arbitraje entre Chile y la República Argentina para la fijaci3n de la línea que las separa en las Cordilleras; el que acaba de convenirse entre Perú y el Ecuador respecto al territorio disputado en la regi3n del Río Napo, y el importantísimo convenio entre Bolivia y el Brasil, por medio de un tratado, para la soluci3n definitiva de la cuesti3n del Acre. De todo esto ha resultado un impulso extremadamente benéfico, en el sentido de estimular la construcci3n de ferrocarriles en el gran territorio amazonio del interior de Sud América.

No es esto decir que estén ya completamente sanjadas todas las cuestiones sobre límites y otros asuntos entre los países de que se trata; pero el progreso que está ya hecho en ese camino, y el espíritu de que las respectivas naciones han demostrado estar poseídas, son bastantes para justificar la creencia de que ninguna de las cuestiones que pueda hallarse pendiente estorbará que se realice el pensamiento, que hoy disfruta de tanto favor en todas las Repúblicas, de ponerlas á todas en comunicaci3n directa por medio del ferrocarril panamericano.

La ley dictada en Chile con relaci3n al ferrocarril denominado transandino, y los planes bien meditados que tiene aquel Gobierno para llevarlo á cabo, con lo que se hará posible el viaje directo y sin interrupci3n alguna, de Valparaiso á Buenos Aires, pueden considerarse como exponentes de un pronunciado sentimiento de amistad internacional, y de una concepci3n legítima de las ventajas comerciales que habrán de realizarse por este medio. Es probable que la obra esté concluída, cuando más tarde, dentro de cinco años, resultando así que en este tiempo se habrán perforado los Andes, y estableci3ndose una línea transversal de comunicaci3n que formará parte importante del gran camino intercontinental.

Con respecto á la determinaci3n de una política fija en cada naci3n relativa á ferrocarriles, cambiando en lo que sea preciso la legislaci3n vigente, á fin de atraer capitales y garantizar la seguridad, es digno de notarse que después de la Segunda Conferencia Internacional, en Méjico, y como resultado de lo que en ella se discutió y acordó, se han tomado ya diferentes medidas encaminadas á aquel fin. En algunas de las Repúblicas, como por ejemplo, en Perú y Bolivia, se hizo esto por medio de proyectos de ley, sometidos á la sanción de los respectivos congresos, y formulados, en parte al menos, según se hizo saber al comisionado que suscribe, de conformidad con los datos

recogidos por él y las indicaciones y advertencias que le fué permitido someter á la consideración de las autoridades.

En la ley del Perú que en el mes de febrero último ha sido promulgada, se manda crear con ciertas rentas dedicadas exclusivamente á este objeto, un fondo especial, de carácter permanente, destinado á garantizar el capital que se emplea en la construcción de ciertas líneas férreas encaminadas al fomento de la riqueza interior del país, y más particularmente de aquellas que puedan formar parte del sistema intercontinental. Esta legislación es significativa en alto grado de la política progresiva del Gobierno peruano.

Por el tratado con el Brasil para el arreglo de la cuestión del Acre, Bolivia recibe una indemnización pecuniaria de £2,000,000, ó sean próximamente \$10,000,000 en oro, que han de emplearse en la construcción de ferrocarriles. Según lo anunció en su mensaje al Congreso el Excmo. Señor Presidente de Bolivia, General DON JOSÉ MANUEL PANDO, la política del Gobierno, con respecto á este particular, consistirá en hacer que este fondo sirva de base y punto de partida á nuevas concesiones de créditos para la construcción de ferrocarriles. El fondo de que se trata asegura la de las líneas, ó secciones de líneas, que faltan para hacer continua por aquel lado la ruta intercontinental, puesto que á ellas ha de dárseles preferencia sobre todas las otras.

Influencia benéfica del Canal de Panamá.—La influencia del Canal de Panamá, en cuanto á promover la construcción de ferrocarriles, puede considerarse de dos maneras: una es moral, la otra es material. La primera depende de la garantía de estabilidad que envuelve el hecho de ser los Estados Unidos los que han de ejercer la autoridad y jurisdicción suprema sobre aquella gran vía de comunicación marítima. La segunda nace de la afluencia del capital que se derramará en consecuencia de esa obra para la ejecución de empresas particulares, no sólo allí, y en los países adyacentes, sino en otros que están más distantes.

El Comisionado que suscribe ha oído con frecuencia la expresión de estos juicios, y son tantas las pruebas tangibles de que éstos son correctos y bien fundados, que ha sido necesario, en concepto suyo, hacer mención en este informe de la importancia del Canal de Panamá como factor que ha de tenerse en cuenta al estudiar el problema del Ferrocarril Pan-americano. De la construcción de aquel canal resultará también, aunque de una manera indirecta, el beneficio de estimular á los países, que hacen frente al Pacífico, á la prolongación hacia el interior, de las diversas pequeñas líneas que arrancan de sus costas, suministrando así un desembocadero adecuado al comercio que necessita ir en busca de mercados distantes.

Valor de los estudios hechos ya sobre el terreno para el ferrocarril intercontinental.—No estaría completo de modo alguno este Informe, ni la discusión de los puntos que por su naturaleza debe abarcar podría considerarse satisfactoria, si no se reconociese en este lugar, hacién-

dolo constar con la detención oportuna, el grandísimo valor de las exploraciones y estudios técnicos ejecutados por los diversos cuerpos de ingenieros, de 1892 á 1896, por orden y bajo los auspicios de la Comisión del Ferrocarril Intercontinental de que era Presidente el Señor A. L. CASSATT. Estos trabajos, que fueron organizados por Mr. W. F. SHUNK, con el carácter de Ingeniero en Jefe, se emprendieron por recomendación de la Primera Conferencia Internacional, y constituyeron la primera expresión práctica y sistemática del proyecto de remir por una línea férrea continua las tres partes de América, como hacia tiempo había pensado que debía hacerse Mr. HINTON ROWAN HELPER.

En ellos se describe el territorio que el gran camino deberá recorrer, y se explican los problemas de ingeniería y de otras clases que habrá que resolver para construirlo, dándose al mismo tiempo una noticia tan completa como era posible de los recursos respectivos de las localidades por donde tiene que pasar la vía, y del volumen del tráfico que probablemente se desenvolverá por consecuencia de ésta en las mismas regiones. Como complemento de estos Informes se agregó á ellos un Presupuesto á grandes rasgos del costo aproximado de la construcción de la línea troncal y sus ramales.

Todo esto se encuentra comprendido en una publicación de varios tomos, el último de los cuales lleva fecha de 1898, en que aparecen, además del texto de los diferentes estudios, los mapas y diseños que los explican y un número de cuadros estadísticos y de otra clase que ayudan á completar su inteligencia. El Comisionado que suscribe ha encontrado que á pesar de ser tan corto el tiempo transcurrido desde que salió á luz, como queda dicho, el último tomo, el bien práctico derivado de esta publicación, ha sido muy notable.

Aprovechamiento de trabajo de los ingenieros.—Puede decirse de un modo general que las conclusiones á que llegaron los ingenieros han sido aceptadas sin dificultad. Sus trabajos, los primeros de su género á este respecto, habrán de ser en todo tiempo la base en que descansa todo estudio comprensivo de un ferrocarril que reúna la América Central con la del Sud. Han sido ya de especial beneficio para la explotación de varias empresas accesorias, y colaterales, á la de la construcción de la vía férrea, y cuyo éxito depende esencialmente de la facilidad de los transportes. Sin ellos habrían sido imposibles las investigaciones que posteriormente han hecho sociedades geográficas y científicas, é ingenieros privados, de las que ha resultado, sin embargo, la indicación de varios cambios en los trayectos propuestos, á fin de acortar las distancias y disminuir de esa manera el costo del trabajo.

Una demostración del valor práctico é inmediato de los Informes de la Comisión exploradora, de que aquí se está tratando, se encuentra en el uso que de ellos se ha hecho para la construcción de algunos

trozos ó trayectos parciales, que formarán como eslabones de la gran cadena del ferrocarril panamericano. Esto se ha visto prácticamente en la línea recientemente concluída entre Oroya hasta el Cerro de Parco, en el Perú, cuya línea es una sección directa del ferrocarril intercontinental, y en la prolongación, que quedó concluída en Guatemala en noviembre de 1903, del Ferrocarril Central de aquella República, que forma parte integrante del mismo sistema. Es probable que dentro de poco tiempo se efectuará, una nueva prolongación de esta última línea hasta llegar á Ayutla, en la frontera mexicana.

Expuesto todo esto de una manera general, pasará ahora el infrascripto Comisionado á considerar particularmente y en detalle, con relación á cada país, las conclusiones á que ha llegado en virtud de su propia observación y de los datos y noticias que le fué dado recoger.

MÉXICO.

Estando como está reunido el sistema ferrocarrilero de la República de México con el de los Estados Unidos de América, resulta que hacia México es á donde deben dirigirse, como si fuera, según podría decirse, un punto de unión central, las líneas férreas de las naciones del Sud. Y como es cosa que puede darse ya por cierta, que la red ferroviaria de México se unirá pronto á la de Guatemala, facilitándose así que se reúnan también unas con otras las líneas centroamericanas, se explica fácilmente que sea tan grande el interés despertado en este respecto en relación con México.

La utilidad de que las líneas mexicanas se reúnan á las de Guatemala quedó reconocida y proclamada en la ley general de ferrocarriles del mes de abril de 1899. Allí se dijo expresamente que era de suprema importancia prolongar hacia el Sud las líneas mexicanas para ligarlas con las de Centro América, como estaban ya ligadas, hacia el Norte, con las de los Estados Unidos. Á más de esto, entre las obras que se determinó subvencionar, con auxilios pecuniarios y concesiones liberales de otra clase, aparece especificada la prolongación de que se trata.

Por virtud de la Ley citada, y en uso de la autorización que por ella se concede al Gobierno, se ha organizado la Compañía que lleva por título oficial el de "Ferrocarril Panamericano," cuyas líneas arranean de un punto en el "Ferrocarril de Tehuantepec," y continúan al través de Tonalá hasta la frontera de Guatemala. El punto de arranque que se consideró más adecuado al objeto fué la Estación de San Jerónimo, situada á pocas millas hacia el Este de la ciudad de Tehuantepec. La ruta estudiada hasta la frontera Guatemalteca mide solo 260 millas, ó sea 418 kilómetros; y de esta distancia estaban ya vencidas en 1.º de enero de este año, 88 millas (141.5 kilómetros), dejando por construir nada más que 172 millas, ó 276.5 kilómetros.

Según lo estipulado en esta concesión, la subvención otorgada á la empresa es en forma de bonos, que devengan un interés de 5 por

ciento, á razón de \$12,000 en plata mexicana por cada kilómetro construído, ó \$3,816,000 por la totalidad de la línea, exigiéndose que para la construcción de cada tramo de 80 millas no se empleen más de doce meses. El camino deberá entregarse concluído el 11 de septiembre de 1907. Los informes del Comisionado que suscribe le hacen alimentar la esperanza, de que los vivos deseos manifestados á este respecto por el Gobierno de México, encuentran satisfacción, pues que es probable que se termine la obra antes de la fecha expresada. La anchura de la vía en este camino es la normal de 4 pies $8\frac{1}{2}$ pulgadas.

En vista de la terminación del camino de hierro de Veracruz al Pacífico, que ha puesto á la capital de México en comunicación directa con el istmo de Tehuantepec, incluyendo el punto de unión panamericano en la estación de San Jerónimo, de que ya se ha hablado, el ramal al sudeste de Oaxaca que hasta hace poco se consideraba como elemento necesario para la conexión intercontinental, ha perdido su importancia inmediata. Ha sido prolongado este ramal hasta llegar á Ajutla.

Progreso en la construcción de líneas interoceánicas.—No menos importantes que las prolongaciones hacia el Sud y hacia el Norte, de que ya se ha hecho mérito, son las proyectadas líneas de ferrocarriles interoceánicos que reunirán á Tampico y otros puertos del Golfo de México con los puertos mexicanos del lado del Pacífico. Estas vías de comunicación tienen un gran significado, así en lo que respecta al comercio del mundo que transite por ellas, como por el desenvolvimiento que ellas determinan del comercio interior. El 1.º de enero de este año no había más que un medio continuado de comunicación interoceánica por camino de hierro, que era de Veracruz en el Atlántico á Salina Cruz, en el Pacífico, pasando por Córdoba y Tehuantepec.

Hoy hay además, aunque sólo en proyecto, cuatro líneas, distintas, á saber: la primera, que es una prolongación del camino de Cuernavaca al Pacífico, que arraucará de su presente punto terminal sobre el río Balsas, y continuará probablemente por Chilpancingo hasta llegar á Acapulco; la segunda, que será un ramal del Ferrocarril Central Mexicano, que partirá desde Tuxpan hasta Colima, una distancia de 48 millas, en donde entroncará con la línea ya existente de Colima al puerto de Manzanillo; la tercera, que será un ramal del Ferrocarril Internacional, de Durango á Mazatlán, una distancia de 220 millas (354 kilómetros) á un costo aproximado de \$12,500,000 en oro; y la cuarta, que será un ramal del Ferrocarril de Kansas City, México y el Oriente, partiendo de Chihuahua hasta llegar á Topolobampo, una distancia de 435 millas ó 700 kilómetros.

En está última línea (la del camino de Kansas City, Mexico, y el Oriente) están contruídas 124 millas, ó sean 200 kilómetros, distancia que separa á Chihuahua de Minaca, y hay también 45 millas (72 kilómetros) concluídos de un todo de Topolobampo hacia Minaca.

En las demás secciones se trabaja con actividad.

El Ferrocarril de Cuernavaca al Pacífico es una dependencia del Central Mexicano, y como esta última empresa está extendiendo su línea troncal de Guadalajara á Manzanillo, pasando por Tuxpan y Colima, las probabilidades son en favor de que ella será la primera que llegue á las orillas del Pacífico.

La prolongación del Internacional de Durango á Mazatlán colocará á New Orleans á cosa de 1,300 millas de un puerto del Pacífico.

Alguna de las prolongaciones interoceánicas han sido aplazadas para más tarde, mientras se determina definitivamente qué es lo que va á hacerse por el Gobierno respecto al cambio del sistema monetario que se usa en la actualidad. Este aplazamiento es puramente temporal, y no implica en modo alguno el abandono de los proyectos.

Notable crecimiento ferrocarrilero.—El crecimiento de los ferrocarriles mexicanos es una de las maravillas de los últimos tiempos. En 1873, cuando se concluyó la línea de México y Veracruz, que fué la que abrió la marcha, el total de las líneas ferreas de la República ascendía á 335 millas, ó 540 kilómetros. En 1903 estaban en plena explotación 9,701 millas, ó 15,612 kilómetros. Estas cifras no incluyen los ferrocarriles de fuerza animal, ni los que emplean como fuerza motriz la electricidad ú otros medios de tracción diferente, en las ciudades y en los Estados. A la fecha de este Informe puede calcularse en 10,000 millas (16,000 kilómetros) la longitud de los ferrocarriles mexicanos que se encuentran en explotación.

Este progreso tan notable dice mucho, y muy elocuentemente, en favor de la política perspicaz, de la liberalidad, y de las altas dotes de estadista que adornan al Excmo. Señor DON PORFIRIO DIAZ, Presidente de la República, bajo cuyas sucesivas administraciones han afluido á México los capitales extranjeros, en demostración irrefutable de la seguridad que existe en el país y de la estabilidad de su gobierno, con lo cual han podido desenvolverse en grado tan notable los enormes recursos naturales de la República, y su comercio interior y exterior.

La construcción de ferrocarriles ahora y en lo futuro.—La prolongación de los ferrocarriles mexicanos es un asunto que despierta tan grande interés, que el comisionado que suscribe ha creído de su deber acompañar á este Informe, por vía de Apéndice, las tablas que para él se sirvió mandar preparar el Señor DON LEANDRO FERNANDEZ, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, y que se relacionan con este asunto. En ellas se pone de manifiesto cuáles son las empresas de ferrocarril que están subvencionadas por el Gobierno, y cuáles no lo están, así como también los trayectos que están terminados, y las distancias que hay todavía que salvar para llegar á la conclusión de la obra. De los datos allí recopilados resulta que en 1° de enero de 1904, el total de las empresas que estaban empeñadas en la prolongación de

sus líneas y en nuevas construcciones, partes de las cuales estaban ya explotándose, cubría 9,740 millas (15,685 kilómetros).

Las concesiones vigentes en que se otorgaron subvenciones abrazan una extensión de 2,235 millas, ó sean 3,597 kilómetros, y aquellas otras en que no se hizo el referido otorgamiento representan un total de 3,843 millas, ó 6,188 kilómetros, formando todas un conjunto de 6,078 millas, ó 9,785 kilómetros. Estas cifras son de bastante utilidad, puesto que muestran la demanda que existe de materiales para la construcción de ferrocarriles, y la rapidez con que se efectúa el desenvolvimiento de los recursos naturales y del comercio de México.

La cantidad total representada por las subvenciones concedidas á las líneas nuevas que están ahora en construcción, ó á las que constituyen prolongaciones de las antiguas, asciende á \$30,522,000 en plata mexicana. Algunos de los bonos devengan interés al 6 por ciento; pero en la mayor parte de los casos el interés es sólo 5 por ciento.

Además de las convenciones en dinero y bonos, el Gobierno ha favorecido á las empresas adjudicándoles tierras del Estado por valor que llega ya á \$5,136,000.

Ley general de ferrocarriles.—La política mexicana con relación á ferrocarriles está explicada y desenvuelta en la Ley General de Ferrocarriles del 26 de abril de 1899, que es el resultado de treinta años de experiencia, y que puede considerarse como la expresión de los propósitos del Gobierno respecto á auxiliar y fomentar la construcción de ferrocarriles y de los principios adoptados por él para vigilar la explotación de los mismos. El rasgo más saliente del plan mexicano ha sido la liberalidad de las subvenciones concedidas por el Gobierno, unas veces en dinero, otras en certificados de construcción convertibles en bonos que devengan interés, y en otros casos en tierras. Esta legislación forma ahora la base de la política ferrocarrilera adoptada por otros países, en los que ha encontrado especial favor la medida de asegurar la construcción de un trayecto determinado dentro de cada año por el pago de una suma en bonos ó en dinero á la terminación de aquél. La exigencia de que cada doce meses se encuentre concluído un número dado de kilómetros, es una garantía de que los concesionarios y contratistas se esforzarán por adelantar los trabajos, ó de que se demuestre la imposibilidad en que estén de llevarlos á cabo. Este sistema ha sido de mucho beneficio tanto para auxiliar á los contratistas, como para permitir al Gobierno la continuación y conclusión de proyectos en que era imposible á los concesionarios aprovecharse de sus concesiones.

Los puntos principales de la referida ley general mexicana de ferrocarriles son los siguientes:

Ninguna concesión ferrocarrilera implica un monopolio en beneficio de los concesionarios, pero un artículo puede introducirse en cada con-

cesion, estipulando que dentro del término de diez años no se considera ninguna otra para una línea que sea paralela en todo, ó en parte, á la concedida, dentro de una faja de terreno que se medirá de cada uno de los lados de ferrocarril, y que no se concederá subvención, exención de impuestos, ú otras ventajas, á nuevas líneas que se construyan dentro del territorio indicado.

Con respecto á franquicias y exenciones otorgadas en favor de los concesionarios, la ley dispone que el capital extranjero empleado en la construcción y explotación de los ferrocarriles, así como los empréstitos contraídos con ese objeto, estén colocados bajo la protección del Estado, y queden exentos de represalias, confiscación y embargo en caso de guerra. El capital y los bienes de una compañía ferrocarrilera están exentos de toda contribución federal y local, excepto la del timbre, con tal que la totalidad de dicho capital y bienes se dediquen directamente al fin y objeto de la concesión. El impuesto del timbre se aplica sólo á los documentos, actos, contratos y negocios en que la compañía sea parte. Las rutas generales de comunicación, sus pertenencias, el capital, las exenciones, los bonos, etc., estarán para siempre libres de impuestos en todos los Estados y Territorios que componen la República.

Una compañía puede importar libre de derechos de aduana, y de toda otra clase de derechos federales ó locales, todo el material fijo y rodante que se necesite para la línea férrea y la telegráfica, etc., y para la preservación y reparación de las mismas. Esta exención durará por un período que no exceda de cinco años.

Las subvenciones se pagarán á la conclusión de los trayectos, cada uno de los cuales ha de tener cuando menos cien kilómetros de longitud. El trayecto después de construído ha de ser aceptado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Los pagos se harán en el modo y forma que para cada caso particular se haya estipulado en la concesión. Cuando las subvenciones se paguen en bonos de la deuda pública, el Ejecutivo se reserva el derecho de decidir si estos bonos son los de cinco por ciento redimibles, ú otros bonos de otra categoría, procediéndose de acuerdo con las condiciones y términos que al efecto se estipulen.

Si el punto terminal de un camino es un puerto de mar, la compañía tendrá el derecho de construir uno ó más muelles con sujeción á las reglas y condiciones que determine el contrato.

Los depósitos de substancias minerales y de otra clase, que en conformidad con la ley de minas no pertenecen al propietario del suelo, y que puedan encontrarse durante la construcción de un ferrocarril, pertenecerán á la compañía constructora, con tal que se haga el denuncia respectivo dentro del plazo de tres meses, á contar de la fecha del descubrimiento.

Todo lo relativo á las tarifas para el transporte de carga y pasajeros,

reglas á que ha de estar sometido este servicio, y la responsabilidad de la compañía por daños y perjuicios, se encuentra comprendido en un capítulo especial.

El texto íntegro de la traducción al inglés de esta ley mexicana de ferrocarriles, lo publicó la Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas en su Manual de Méjico, y es por tanto innecesario transcribirla en este lugar.

Capital americano empleado.—La importancia del capital americano empleado en los ferrocarriles de Méjico, que ya es muy grande, promete irse aumentando de día en día, porque la mayor parte de las nuevas empresas tanto ferrocarrileras como de minería y agricultura, está en manos, y bajo la dirección, de ciudadanos americanos. En un Informe dado por Mr. A. D. BARLOW, Cónsul-General de los Estados Unidos, se dice que el capital americano empleado en ferrocarriles en Méjico representa un 80 por ciento del capital total; y esta proporción ha aumentado después de la fecha de aquel informe. Una buena prueba de este aumento puede encontrarse en las mejoras practicadas en el Ferrocarril Nacional Mexicano, donde se han ensanchado las líneas de vía angosta entre Laredo y la capital de Méjico, habiéndose introducido otras muchas mejoras, con el costo total de \$13,000,000 en oro. Las prolongaciones y mejoras de otras líneas poseídas ó dominadas por capital americano, que se espera estarán concluídas dentro de dos años, importarán en conjunto, como se ha informado al Comisionado que suscribe, entre \$20,000,000 y \$25,000,000 en oro.

Debe recordarse en este punto, para terminar el presente capítulo, lo que manifestó el Profesor A. E. SAYUS, representante del Ministerio de Comercio del Gobierno Francés y de la Cámara de Comercio de París, con respecto á su absoluta confianza en el porvenir de Méjico. Las palabras de este Profesor fueron las que siguen:

“Después que se haya realizado el cambio en el sistema monetario en que Méjico se está ahora ocupando, una gran corriente de capital afluirá á aquella República de los Estados Unidos, Inglaterra y Francia, y habrá entonces una de las épocas de mayor prosperidad que pueden encontrarse en la historia del mundo. Los Estados Unidos dirigirán el movimiento. * * * Los ferrocarriles que ellos dominan hoy convertirán á los americanos en dictadores industriales de Méjico. En cuanto á ferrocarriles no hay competencia posible con los Estados Unidos.”

AMÉRICA CENTRAL.

Los países de Centro América, además de ser por su posición geográfica el campo natural de prolongación de los ferrocarriles mexicanos, sienten la imperativa necesidad de mejorar su comercio recíproco, facilitando sus comunicaciones respectivas por medio de ferrocarriles. Esto responde á consideraciones de bienestar nacional

y á la configuración física de aquellos países. La mayor parte de éstos ha hecho, pudiera así decirse, el principio cardinal de su política, la construcción de caminos de hierro interoceánicos. Con este plan se ayuda mucho al proyecto del ferrocarril intercontinental, porque las líneas que quedan de norte á sud forman, como quien dice, la columna vertebral del sistema oceánico, y mientras mayor sea el progreso efectuado en la construcción de ferrocarriles de los puertos del Atlántico á los del Pacífico, mayor será el estímulo que se ofrezca á los caminos al norte y al sud, á quienes servirán de alimentadores.

El Canal del Istmo promete ser un poderoso incentivo para el desenvolvimiento de líneas férreas longitudinales y transversas. La probabilidad de que el ferrocarril de Panamá al satisfacer la demanda de material y otras cosas para la construcción del canal, se encuentre imposibilitado de proveer suficientemente para el tráfico internacional que ahora utiliza su ruta, indica la ventaja de que se construyan nuevas líneas entre los dos océanos. Por otra parte la necesidad de proveer de viveres y las demás cosas que habrán de consumirse allí, indica igualmente que es preciso aumentar la comunicación entre el interior del país y la región adyacente al istmo.

Más adelante se explicará con la detención debida, el estado en que se encuentran en el día los ferrocarriles de Centro América, y cuáles son las más practicables entre las empresas de este género en aquel país. De los datos que allí se encontrarán será fácil colegir que no está muy distante el momento en que pueda efectuarse una comunicación directa y no interrumpida entre Nueva York y el Istmo de Panamá.

GUATEMALA.

La solución de continuidad que hay ahora entre el presente punto terminal de los ferrocarriles de Guatemala y la frontera de México, por donde ha de atravesar la proyectada ruta intercontinental, es de corta distancia. No se necesitan salvar sino 30 millas (48 kilómetros) de ferrocarril para poner en comunicación directa la capital de Guatemala con la ciudad de Ayutla, sobre el río Sneliate en la frontera. Allí se verificará la unión de esta línea con la sección de la panamericana que en la actualidad se está construyendo en México. En los últimos meses se ha construído uno de los trayectos intermedios, prolongando el Ferrocarril Central de Guatemala, desde Santa María hasta Masatenango. Este trozo fué abierto al público en noviembre de 1903, y corre directamente, sobre el trazado de la ruta intercontinental.

El tráfico que ha de desarrollarse en aquellas localidades, por la facilidad de los transportes del café y otros artículos, se considera que será suficiente estímulo, unido á todos los demás que no hay que nombrar, para favorecer la construcción de este eslabón de Ayutla, y es probable que por él se llegue al borde mexicano antes de que lo haga

por su parte la línea mexicana de San Jerónimo. Cuando esto se efectúe, la sección que faltará construir en la ruta panamericana será sólo la que media entre el punto de unión de Santa María cerca del Pueblo de Escuintla en el Ferrocarril Central de Guatemala, y la frontera de Salvador en Hachadura, pasando por Brito y siguiendo un curso paralelo al Pacífico. La distancia es 60.5 millas, ó sean 97.5 kilómetros. Ha habido poco incentivo para construir esta prolongación hasta que las líneas existentes alcanzaron la frontera mexicana. Con esto se efectuó un grand cambio, y el aliciente que antes faltaba, se hizo muy pronunciado.

Estímulo ofrecido por el Gobierno en las últimas contrataciones.—El estímulo más marcado entre los que brindó el Gobierno para completar las secciones de la vía intercontinental y otros proyectos ferroviarios, y aumentar de esta manera las relaciones comerciales con los Estados Unidos de América, data de una época bastante reciente. El Comisionado que suscribe se refiere al contrato celebrado entre el Gobierno por una parte, y Mr. W. C. VAN HORNE y Mr. MINOR C. KEITH por la otra, para construir dentro del plazo de dos años y medio una comunicación completa de océano á océano, por la cual resultará que San José y los puertos del Pacífico se encuentren en comunicación con Puerto Barrios, en el Atlántico. Puerto Barrios es fácilmente accesible por buques de vapor desde cualquiera ciudad americana del Golfo de México. La distancia es 270 millas, ó 434.5 kilómetros.

Por medio de este arreglo se cerrará el trayecto del Ferrocarril del Norte que está ahora abierto entre la capital de Guatemala y el punto denominado El Rancho, una distancia de 62 millas, ó 100 kilómetros. Además de esto, el Ferrocarril del Norte será reconstruído substancialmente, desde El Rancho hasta Puerto Barrios, á fin de satisfacer las demandas del tráfico que ya está asegurado. Una provisión importante de esta contrata es la estipulación por parte del Gobierno de Guatemala, de que con excepción del café no se gravará con derechos de exportación, durante treinta años, á ningún producto agrícola natural del país, transportado por la línea para ser embarcado. Otro punto esencial es la estipulación de que se permitirá á la Compañía fijar ella misma sus tarifas de carga y pasajeros, sobre una base de oro.

Esta convención se firmó en la ciudad de Guatemala en 16 de enero de 1904, y su influencia en el desenvolvimiento de los ferrocarriles y de la riqueza interior del país, tendrá que ser sumamente benéfica. Uno de sus resultados inmediatos será, á lo que se cree, imprimir vitalidad á las empresas constructoras de caminos de hierro, haciéndolas encaminarse al sud y al este, partiendo de lo que constituirá la línea troncal interoceánica entre San José y Puerto Barrios.

En la actualidad Guatemala tiene 347.4 millas (559 kilómetros) de ferrocarril en el orden que sigue:

Ferrocarril del Norte, 134 millas; Central de Guatemala, 142.4;

Ferrocarril Occidental, 51; Ferrocarril de Ocos, 20. Además de estas hay dos concesiones que están vigentes: Una para la construcción de una línea de Coatepeque á Caballo Blanco, que vendrá á quedar colocada en el trazado del Ferrocarril Panamericano, y la otra para una línea de Zacapa, en el Ferrocarril del Norte, á la parte noroeste de la frontera del Salvador. Se habla también de un camino de San Felipe á Quezaltenango, 42 millas, y de otro de Quezaltenango á San Marcos, 32 millas; pero todavía no se ha otorgado concesión alguna respecto de ellos.

Legislación ferrocarrilera.—Los ferrocarriles de Guatemala se rigen por las disposiciones del Código de Comercio, y la Ley General de Ferrocarriles, conocida con el nombre de Decreto núm. 566, y fechada el 1 de febrero de 1898. Toda persona ó compañía que solicite una concesión ha de presentar con su instancia al Ministerio de Fomento los plunos de su empresa; y si el Ministerio los aprueba, pasarán á consulta del Consejo de Estado, y después al Congreso Nacional para su aprobación definitiva. Ninguna contrata celebrada por el Gobierno tendrá eficacia sin la sanción del Congreso. Las concesiones pueden otorgarse á personas determinadas, á personas que representen á otras ó á compañías que habrán de organizarse posteriormente.

Las concesiones pueden hacerse con subvención ó sin ella, garantizando ó no el capital invertido, ó la percepción de un interés proporcionado al producto. El Gobierno incluirá en su presupuesto de gastos la suma representada por sus responsabilidades pecuniarias á este respecto.

El Estado puede eximir á las empresas del pago de contribuciones y de derechos fiscales, ó del uso del papel sellado por el tiempo que considere justo ó oportuno; pero en todos los casos las exenciones concedidas se especificarán en la contrata. En estas ha de quedar también constante el derecho de expropiación forzosa en favor de los concesionarios.

El Gobierno procura también que haya uniformidad en la anchura de las vías y en la calidad de los carriles.

Incentivos para la construcción de caminos de hierro.—El Gobierno ofrece todos los incentivos imaginables para promover la extensión y desarrollo de los ferrocarriles del país. La mejor prueba de su política en cuanto á que no aparezca dedicado á este objeto sino un capital legítimo y genuino, está en las estipulaciones de la contrata que celebró para completar el Ferrocarril del Norte.

Las dificultades de ingeniería que hay que vencer en la construcción de los ferrocarriles de Guatemala, no son demasiado grandes. Las líneas van faldeando por su base las montañas de las grandes regiones agrícolas. Son inmensas las riquezas naturales que allí se encuentran. A las producciones de la zona templada y de la tórrida que allí

abundan, como por ejemplo, el café, el azúcar, el tabaco, los cereales, etc., se unen la vasta extensión de los prados en que puede pastar el ganado, la cantidad y excelencia de las maderas de construcción y de otras clases y la riqueza de las minas todavía no explotadas. Todo promete allí el desarrollo de un tráfico lucrativo.

La construcción de ferrocarriles será también de utilidad para México y los Estados Unidos, que son los vecinos más inmediatos de Guatemala, y tienen derecho á disfrutar los beneficios de un comercio que está hoy en gran parte en manos de Alemania y la Gran Bretaña.

EL SALVADOR.

La República del Salvador tiene ya en explotación una parte del Ferrocarril Intercontinental, que el Gobierno se propone extender 30 millas más (48 kilómetros), de Santa Ana á Ahuachapán. Cuando esta línea, que el Gobierno se propone subvencionar, alcance el lugar últimamente nombrado, se continuará la prolongación hacia el noroeste, bien sea hasta Hachadura, en el río de La Paz, en la frontera de Guatemala, ó bien en otro punto del trazado panamericano. También se está tratando de construir un ramal de 26.5 millas (42.7 kilómetros) en dirección al noroeste hacia el río de La Paz, y de allí hasta Zacapa, una distancia de 40 millas (64 kilómetros) en la línea del Ferrocarril Norte de Guatemala. Los estudios de este camino se hicieron en 1896.

Las prolongaciones de que se trata tienen por objeto poner á Guatemala y El Salvador en directa comunicación por ferrocarril; y cuando esto esté hecho, se pensará probablemente en la continuación hacia el sud, siguiendo substancialmente el trazado panamericano hasta llegar á Honduras. Los estudios que están ya hechos corresponden á la línea de San Salvador á San Vicente, 42.2 millas (68 kilómetros); y la de San Vicente á San Miguel, cruzando al río Lempa por Jiquiliseo y Usulután, 62 millas (100 kilómetros). Esta es la ruta natural para el desarrollo de un gran comercio de café y otros productos agrícolas.

De San Miguel á Guasearán, en la frontera de Honduras, hay sólo 36 millas, ó 58 kilómetros. Forma parte de este plan de extensión hacia el sud de las líneas de ferrocarril, la rehabilitación de la construída entre San Miguel y el puerto de la Unión, que mide 53 millas ó 85.5 kilómetros. El reciente desarrollo de la industria minera en aquella parte del país, ha dado impulso á esta empresa.

Aunque el territorio de el Salvador es reducido en tamaño, la política de su Gobierno con respecto á la construcción de ferrocarriles es sumamente liberal. Los que hoy existen, y reúnen el interior del país con el puerto de Acajutla, son propiedad de una compañía inglesa que recibe del Gobierno una subvención anual. Las grandes cosechas de café en el Salvador justifican el empeño de construir los ferrocarriles proyectados. Todos los que hasta ahora existen son de vía angosta.

HONDURAS.

La distancia que corresponde á esta República en el trazado panamericano es de 72 millas ó 115 kilómetros. Las condiciones geográficas del país son tales que hasta que no se llegue á las fronteras, bien del Salvador, al este y práctico el norte, ó de Nicaragua al este y el sud, no hay grande objeto en construir la línea, aunque ésta no presenta dificultades graves.

Como en los demás países de Centro América, la política nacional de Honduras se encaminó de preferencia á la construcción de una línea interoceánica, que reuniese á Puerto Cortez, en el Atlántico, con algún punto del Golfo de Fonseca, en el Pacífico. De esta línea se ha construído solamente el trayecto de Puerto Cortez á la Pimienta, que mide 60 millas (96 kilómetros). Las dificultades que han ocurrido en diversas épocas entre el Gobierno y los tenedores de bonos, han impedido el progreso de los ferrocarriles en el país; pero el Gobierno se ocupa ahora en una completa investigación del asunto, y de su estudio resultará el arreglo definitivo de todas las cuestiones.

Concesión Auxiliar al Proyecto Panamericano.—Una concesión ha sido otorgada en favor de Mr. HENRY A. SPEARS, ciudadano americano, para la construcción de un camino de hierro de la Bahía de Fonseca al pueblo de Cantarranas, en el Departamento de Tegucigalpa, distante de la capital 35 millas. Esta línea servirá de auxiliar al Ferrocarril Panamericano. Cantarranas es el centro del principal distrito mineral de la República.

Según los términos de la contrata el concesionario ha de recibir 1,235 acres (500 hectáreas) de tierras públicas por cada kilómetro que construya. Se le otorga también el derecho de prelación en la compra de toda mina, ó zona mineral, que descubra durante la construcción del ferrocarril, dentro de una faja de 50 millas (80 kilómetros) á cada lado de la línea. Están también exentos de todo impuesto ó contribución nacional ó municipal, los artículos que han de usarse en la construcción del ferrocarril. Se permite, además, á la empresa introducir trabajadores extranjeros, siempre que no sean Chinos.

Se cree que el comercio de importación con los Estados Unidos se aumentará considerablemente con las facilidades que este camino proporcionará para el transporte rápido y barato de toda clase de mercancías al interior del país.

Además de sus frutas y de sus otros productos tropicales, tiene Honduras minas riquísimas, cuyo desenvolvimiento requiere la construcción de ferrocarriles. El eslabón que el sistema de vías Hondureño constituya en la cadena panamericana, producirá marcado beneficio para la industria minera. El Gobierno está ofreciendo extraordinarios alicientes para promover la inmigración por medio de grandes concesiones de tierras. La Ley que rige este último asunto

es sumamente liberal. También se están haciendo esfuerzos y ofreciéndose grandes ventajas para el establecimiento de un Banco en Tegucigalpa.

NICARAGUA.

Nicaragua tiene en el día un ferrocarril de vía angosta (3 pies 6 pulgadas) que mide 160 millas (258 kilómetros de longitud), y se conoce con el nombre de "Línea Nacional," perteneciente al Gobierno y explotada por él. Una parte de este camino, á saber, de Chinandega y El Viejo á Managua, corre sobre la misma ruta estudiada para el Ferrocarril Panamericano. La línea pasa antes de llegar á Managua por las ciudades de León y Nagarote, y de Managua sigue á Diriamba hasta llegar á Jinotepe, donde se efectuará su unión con la línea panamericana, que corre al sur hasta llegar á la frontera de Costa Rica.

Se ha sugerido la construcción de otra vía, que parta de Granada sobre el Lago de Nicaragua, y llegue á Nandiamé, de donde seguirá hasta Rivas y Peña Blanca, en la frontera de Costa Rica.

Con posterioridad á la Segunda Conferencia Internacional, Nicaragua ha construído un trayecto de 38 millas entre La Paz y Managua, sin contar con un trayecto de 40 millas próximamente con el tratado del Ferrocarril Panamericano. En este trayecto está incluído el ramal de Masaya á Diriamba.

Proyecto sancionado por el Gobierno.—El Gobierno tiene en estudio varios planos para unir á Corinto y otros puertos del Pacífico, con el Océano Atlántico, por medio de líneas férreas que atraviesen el país de un lado á otro. Esto se considera de la mayor importancia, sobre todo después que se ha sabido definitivamente que no habrá por Nicaragua un canal interoceánico. Se considera que las referidas rutas interoceánicas serán un factor poderoso para el desarrollo de los recursos naturales del país, y el aprovechamiento de las maderas, bananas y otros frutos del lado del Atlántico, el café del interior y la costa del Pacífico, y el ganado que abunda en la región del sud. Aparte de eso, es muy sentida la necesidad de ligar con mayor fuerza los departamentos en que está dividida la República.

Hay tres proyectos que han recibido ya la sanción del Gobierno y son:

Primera. Del punto denominado San Jorge, sobre el Lago Nicaragua, á San Juan del Sur, en el Pacífico, pasando por Rivas, á lo largo de la bahía de Nacascola, pasando por Buston. Esta ruta no ofrece dificultades científicas, y tiene 22 millas de largo. Ella servirá para alimentar el Ferrocarril Panamericano.

Segundo. Desde la parte del norte y este del país, hasta la costa del Atlántico, atravesando los cinco departamentos de Segovia, Matagalpa, Jinotepe, Estella y Chontales, que son muy ricos en recursos minerales y agrícolas, y en maderas de construcción y de otras clases.

La ruta arrancará de Momotombo, en la Línea Nacional, y llegará á un puerto navegable del Río Grande, pasando por los distritos cafetaleros de Matagalpa y Jinotepe. Su longitud será de 90 á 100 millas, ó sea más ó menos 160 kilómetros. El principio de la navegación se encuentra en la boca del Río Siesiewas. Este camino se denominará Ferrocarril del Norte.

Tercero. El Ferrocarril del Atlántico, siguiendo la ruta de San Ubaldo, en el Lago Nicaragua, hasta el Atlántico, ó hasta llegar á algún río que desemboque en él, sin ser el San Juan, teniendo por punto terminal el puerto de Rama, sobre el río del mismo nombre, donde podrá hacerse fácil conexión con Bluefields, ó con otro puerto entre las estaciones de Sabina Grande y Portilla, de la Línea Nacional, á fin de formar con ésta una simple línea. Por la primera ruta la distancia sería 102 millas (180 kilómetros). Por la segunda, 220 millas (354 kilómetros).

Entre las concesiones otorgadas en los últimos años ha habido una para un camino de Monkey Point en el Atlántico, á un puerto navegable en el Rama, atravesando el Valle de Ramaqui. La extensión de terrenos que el Gobierno ha ofrecido donar para esta obra es muy grande; pero el camino no ha sido construído. Según los términos de la concesión, ésta no tiene vida más que tres años á contar desde abril 1901. Hay también una concesión conocida con el nombre de "Concesión de Emery," para construir 50 millas de ferrocarril arrancando de la Laguna de Perlas y siguiendo en dirección á Matagalpa. Una vasta extensión de tierras, llenas de ricas maderas, se ofreció al concesionario.

Recursos agrícolas y mineros.—Los principales productos agrícolas en Nicaragua son cacao, café, maíz, caña de azúcar, arroz y tabaco. La riqueza de maderas es casi ilimitada. La crianza de ganado está creciendo en importancia.

El país tiene grandes recursos minerales. Hay vastas regiones en que se encuentra el oro, y se espera que con las concesiones hechas recientemente, se abaratará el costo de los transportes á la costa del Pacífico. Hay un sindicato americano domiciliado en Pittsburg, que tiene el privilegio por veintiecho años de explorar y denunciar minas en los Departamentos del Cabo de Gracias á Dios, Segovia y Jinotepe. Se cree que esta concesión dará por resultado grandes trabajos á lo largo del Río Coco, y abrirá un gran porvenir comercial á la región del este de Nicaragua.

El Gobierno de esta República está tratando de obtener capital extranjero para el establecimiento de un Banco Nacional, y negociaciones con ese objeto están en progreso con algunos capitalistas de Londres y Nueva York. El establecimiento de este Banco ayudaría mucho á las empresas de ferrocarril de más inmediata importancia.

Como el Gobierno es dueño y administrador de la única línea de

ferrocarril que hay en la República, no existe ninguna Ley general relativa á este ramo. Cada concesión es en sí misma una ley especial.

Es la política del Gobierno no sólo hacer grandes concesiones de tierras á los constructores de las vías, sino también admitir libres de derechos de aduana y de contribuciones é impuestos nacionales y municipales, el material fijo y rodante de los ferrocarriles, las provisiones, etc. Los capitalistas ingleses que poseen los bonos denominados hipotecarios, hicieron un esfuerzo para comprar la Línea Nacional; pero no lograron su objeto. Un sindicato americano hizo también una oferta; pero le fué imposible dar cumplimiento á las condiciones que se exigían.^a

COSTA RICA.

En Costa Rica los estudios y exploraciones del Ferrocarril Intercontinental siguieron á lo largo de la costa del Pacífico, y á corta distancia de ella, desde Peña Blanca, en la frontera de Nicaragua, hasta Esparta, donde se verifica su conexión con la línea interoceánica. En este trayecto, desde el punto inicial hasta Liberia, se atraviesa una parte que está todavía sin fomentar de la Provincia de Guanacaste. Los descubrimientos mineros que se han hecho en las inmediaciones de Liberia, y el comercio interior que está allí desarrollándose, han dado impulso al proyecto de construir un camino de hierro de Esparta á Liberia y á la bahía de Culebra. Este camino formará parte integrante del Ferrocarril Panamericano.

Después de la Segunda Conferencia Internacional, ha continuado Costa Rica en sus trabajos ferroviarios. No falta ahora más que un trozo de 15 millas para que sea completa y continua la comunicación por ferrocarril entre Puntarenas, en la costa del Pacífico, y Puerto Limón, en la del Atlántico. La construcción más reciente ha sido la del trozo de Santo Domingo á Esparta. La política del Gobierno es establecer pronta y completa comunicación interoceánica por medio de una vía férrea. El trayecto entre Esparta y Puntarenas no está concluído todavía, parte en virtud de las dificultades con que tropieza en ella la ciencia de los ingenieros, y parte en virtud de estarse considerando si sería ó no, preferible cambiar la dirección de la línea, y llevarla, no á Puntarenas, sino al puerto de Titives, que está más al sud. Esta última ruta constituirá el eslabón más extenso en la sección costarricense de la cadena panamericana.

Interés del Gobierno en favor del presente sistema.—Los ferrocarriles de Costa Rica recorren una longitud de 257 millas (414 kilómetros), y

^aEl Gobierno de Nicaragua ha arrendado las líneas del Ferrocarril Nacional á Mr. JULIO WIEST, súbdito alemán, por el término de diez años, á contar desde el 1° de enero de 1904, con el privilegio de renovar el arrendamiento á su vencimiento por el mismo término. El arrendatario tiene también el derecho de ser preferido para la construcción de cualquiera nueva línea que el Gobierno desee.

son en su mayor parte de vía angosta (3 pies y 6 pulgadas). Una porción de ese sistema denominada "Ferrocarril al Pacífico," constante de 55 millas, y formado por las líneas de San José, la capital, á Santo Domingo, donde hay una interrupción de 15 millas, y de Esparta á Puntarenas, pertenece en propiedad al Gobierno y está administrada y explotada por él.

Anteriormente el Gobierno era condueño del "Ferrocarril de Costa Rica," que corre desde San José y Alajuela hasta Puerto Limón, una distancia de 187 millas (301 kilómetros); pero después que decidió vender y vendió todas las acciones y bonos de esta empresa que se hallaban en su poder, el camino quedó en manos enteramente de una compañía inglesa.

El Ferrocarril del Norte que arranca de Puerto Limón y se extiende al través de una región dedicada al cultivo del banano, hasta llegar á la boca del Río Matina, pertenece en propiedad á una Compañía Americana, denominada "The United Fruit Company," que la administra y explota. El tronco de esta línea mide 65 millas de longitud (105 kilómetros) y está unido con las diversas plantaciones por medio de ramales.

Importantes prolongaciones que están en proyecto.—Ninguna concesión para ferrocarriles no construídos estaba otorgada en Costa Rica, á principios del corriente año; pero había varios proyectos que estaban en estudio.

Uno era el de una línea desde el presente punto terminal del Ferrocarril del Norte, sobre el Río Matina, á otro punto sobre el Río Frío y á San Carlos, sobre el Lago de Nicaragua.

Otro era el de otra línea hacia el Atlántico, desde el Río Jiménez y San Carlos, recorriendo una distancia de 100 millas, ó 160 kilómetros.

Otro, en fin, era el de un ferrocarril, en el lado del Pacífico, desde El Muelle del Estero hasta la Bahía de Culebra, que será una línea transversal de 80 millas de largo, ó 111 kilómetros.

Un preyecto que promete dar buenos é inmediatos resultados es el de una línea desde Zent en el Ferrocarril del Norte, hasta Bocas del Toro, en la República de Panamá, atravesando la parte sudeste del país. Con este ferrocarril se desenvolvería considerablemente la agricultura de aquel vasto y fértil territorio, abriéndose grandes oportunidades para el comercio. Los que solicitan esta concesión están identificados en intereses con la compañía, "The United Fruit Company," de que se ha hecho referencia. Los planos han sidos sometidos al Gobierno y según las noticias que tiene el Comisionado que suscribe, hay grande probabilidad de que sean aprobados.

Cambio propuesto en la ruta panamericana.—Las dificultades más graves de ingeniería con que se tropezó para el trasado del Ferrocarril Intercontinental al atravesar á Costa Rica, se encontraron en la región recorrida por la Línea Interoceánica, á lo largo de la Cordillera, en el

lado del Pacífico. Allí se hallaron numerosos obstáculos, que harían muy considerable el costo de la construcción, mientras que por otra parte, no puede alimentarse la esperanza de que los recursos de aquella sección del país se desenvuelvan de manera que justifiquen ó compensen tan grandes desembolsos. Esta circunstancia determinó la proposición de cambiar enteramente el trazado, y llevarlo por el lado del Atlántico; pero hasta la fecha no se han completado las exploraciones y estudios técnicos que son necesarios para determinar la nueva vía. Los reconocimientos practicados hasta ahora, en aquel punto, por diferentes ingenieros, han demostrado, por un lado, que no se encontrarán serias dificultades para ejecutar la obra, y por otro, que el territorio que ha de atravesarse es de gran riqueza agrícola y ofrece, además, grandes ventajas para la crianza de ganado. La construcción del Canal asegurará un mercado para todos estos productos, y hace que se aumente el favor con que debe considerarse el proyecto.

Costa Rica no tiene una Ley general de ferrocarriles, y ha promulgado solamente sobre este asunto un Reglamento para la explotación de los caminos. Para estimular la construcción de éstos se otorgan exenciones de derechos de aduana y de otras clases de impuestos y contribuciones. También se conceden auxilios financieros, hasta el grado que lo permiten los recursos del Gobierno. Las líneas existentes han recibido liberalísimas concesiones de tierras. Como el país ha adoptado el patrón de oro, no puede haber dificultad respecto á la base en que deben fijarse los precios de transporte de la carga y los pasajeros. El comercio con los Estados Unidos, tanto de exportación como de importación, está aumentando constantemente.

PANAMÁ.

No ha habido tiempo todavía para formular en la República de Panamá una política fija respecto á ferrocarriles. Las nuevas condiciones en que se encuentra el país, favorecen ciertamente las empresas ferrocarrileras, y es de esperarse, por lo tanto, que se promulgue la legislación adecuada á este objeto. El presente ferrocarril entre Colón y Panamá necesitará mayor desarrollo para hacer frente á las demandas de la construcción del canal, y á las exigencias del comercio internacional, cuando dicho canal esté completo.

Se ha revivido últimamente el proyecto de construir una línea de Chiriqui y David del lado del Pacífico hasta Panamá, la cual línea constituiría parte integrante del Ferrocarril Panamericano. Se ha hecho también la proposición de construir una vía férrea desde Bocas del Toro hasta el medio de la zona del canal, atravesando una región muy rica en frutas. Esta línea sería la continuación natural de la proyectada en Costa Rica del lado del Atlántico, como se indicó en su lugar.

Según las noticias del Comisionado que suscribe, todavía ne se ha formulado ningún proyecto de vía férrea entre la línea del canal y el

Darién, y de allí al Departamento de Cauca, en la República de Columbia.

AMÉRICA DEL SUD.

Es bien conocido que las grandes cordilleras del continente Sud Americano constituyen una barrera de grande importancia para la construcción de los ferrocarriles. La costa del Atlántico y la del Pacífico han estado por esta causa tan separadas una de otra, especialmente en ciertas localidades, como si estuviesen colocadas en distintos hemisferios. La falta de un sistema continuo de ferrocarriles ha impedido también que se utilicen las comunicaciones que podrían establecerse por medio de sus ríos navegables. El aislamiento geográfico en que algunos de los países se encuentran, ha tendido á mantenerlos también en cierto grado de aislamiento político y social. Pero aunque los obstáculos con que tropiezan los ferrocarriles son grandes, no puede decirse que sean insuperables, y el momento ha llegado en que se ofrece la oportunidad de vencerlos, y de mejorar en consecuencia la relaciones políticas de los distintos países, así como también de desarrollar debidamente su comercio.

A fin de que se entienda mejor la situación general en que se encuentran el asunto del Ferrocarril Panamericano, y el de los ferrocarriles interoceánicos, se ha arreglado esta porción del Informe, de modo que principie con lo que se refiere al extremo sud del continente, y se siga después estudiando el asunto, partiendo desde allí hacia el norte, y subiendo en dirección al Istmo de Panamá, el Mar Caribe, y la costa del Atlántico.

REPÚBLICA ARGENTINA.

Basta echar una ligera ojeada al mapa de la América del Sud para apreciar la importancia del papel que representan la República Argentina, y su sistema ferrocarrilero, en todo lo que se relaciona con el Ferrocarril Panamericano y la intercomunicación general de las naciones Sud Americanas. El sistema ferrocarrilero de la Argentina es con respecto al proyecto panamericano, en la parte del sud del Nuevo Continente, lo que el sistema ferrocarrilero de México es con respecto al mismo en la parte del norte. Una vez que las líneas argentinas se extiendan hacia el norte, el elemento más esencial de toda prolongación ulterior está asegurado.

El sistema actual de la República Argentina desde Buenos Aires hasta Jujuy medía, en 1890, una longitud de 1,000 millas ó 1,610 kilómetros. Pasaron algunos años sin que se adelantase gran cosa en nuevas construcciones. Pero en 1894 los Gobiernos de las Repúblicas Argentina y Bolivia concluyeron una convención, por virtud de la cual el Ferrocarril Central del Norte había de continuarse desde Jujuy á Tupiza, ú otro punto que se determinase de común acuerdo, en la República de Bolivia; y en conformidad con este arreglo, se nombró

una comisión mixta, de carácter técnico, que hizo los estudios sobre el terreno. Fué estipulado también que la República Argentina costearía la mitad de los gastos de la construcción de la línea que quedase dentro del territorio boliviano. Posteriormente se modificaron todos estos acuerdos por medio de una nueva convención concluída en el mes de diciembre de 1902, y ratificada y mandada poner en ejecución en agosto de 1903, por la cual el Gobierno argentino se comprometió á construir la sección boliviana y á administrarla y explotarla, hasta que la República de Bolivia determinase adquirir su propiedad pagando el precio de construcción. El Gobierno argentino tiene la administración y manejo de la línea, no como Gobierno extranjero, sino en las mismas condiciones y circunstancias, en que las tendría cualquiera empresa privada, respetando debidamente la soberanía de Bolivia. Este arreglo internacional, mediante el cual una nación construye y explota líneas de ferrocarril dentro del territorio de otra, establece un precedente que pudiera ser seguido con provecho en otros casos.

Certeza de la prolongación boliviana.—La convención últimamente mencionada asegura que es cosa cierta, la construcción del eslabón que media en la gran cadena panamericana entre Jujuy y Tupiza, ó sea una distancia de 230 millas, ó 370 kilómetros. Y este hecho significa mucho más que la simple prolongación del sistema argentino, porque no hay duda de que cuando la línea haya llegado á Tupiza, la prolongación ulterior en el interior de Bolivia se efectuará sin demora. Así es que dentro de pocos años, el fragmento del Ferrocarril Intercontinental desde Buenos Aires hasta el sud del Lago Titicaca, estará completo. La línea que unirá este camino con la frontera del Perú por el norte se habrá también concluído.

El Congreso argentino ha autorizado la construcción de la línea de la Argentina á Bolivia, y ha proveído los fondos necesarios para la obra. Están ya hechos los estudios definitivos, y la primera concesión, que abraza la sección comprendida entre Jujuy y La Quiaca, donde se encuentra la aduana fronteriza de la República Argentina, está otorgada. La distancia entre Jujuy y La Quiaca es de 178 millas (286 kilómetros), y la que media entre La Quiaca y Tupiza es 51 millas (84 kilómetros). Se ha hecho mucho progreso en esta obra, y el día 1° de enero de 1904, estaba ya acabada la nivelación hasta pocos millas más allá de Volcán, que está á 24 millas (39 kilómetros) de Jujuy. La mayor parte de los puentes y viaductos entre Jujuy y Volcán están también hechos, y hay un gran trayecto en que se encuentran colocados ya los carriles.

El costo de la línea de Jujuy á Tupiza ha sido calculado aproximadamente en \$10,000,000 en oro. Conforme al contrato, el camino debe estar concluído hasta La Quiaca en octubre de 1904; pero en vista de las dificultades de ingeniería con que se tropieza, y por otras causas, este plazo ha sido prorrogado. La línea ha de tener la misma anchura

adoptada para el Ferrocarril Central del Norte, ó sea, 1 metro, ó 3 pies y $3\frac{1}{8}$ pulgadas.

Reanimación del comercio y de las industrias.—La determinación del Gobierno argentino de prolongar su sistema ferrocarrilero, no sólo hasta su frontera, sino hasta dentro del territorio boliviano, descansa en razones que son á la vez nacionales y comerciales. El comercio por esta ruta fué en un tiempo muy grande, aunque las cargas todas tenían que ser conducidas á lomo; pero después ha decaído hasta hacerse casi nulo en la actualidad. De 1882 á 1886, el tráfico entre la Argentina y Bolivia por la Quebrada de Humahuaco llegó á 71,464 toneladas; y en el año de 1882 el valor del tráfico boliviano en tránsito fué estimado en \$11,312,000. En 1885 subió este valor á \$12,022,000. Después de 1890 el tráfico en tránsito disminuyó hasta el extremo de 1,765 toneladas por año, lo que equivale á un cuadrágésimo del total obtenido en el período de actividad de 1882 á 1886. El comercio local también disminuyó. La apertura del ferrocarril de Uyuni á Antofagasta, en la costa del Pacífico, en 1888, fué una de las causas que determinaron esta disminución del tráfico.

Mayor amplitud de la zona de cargas.—La zona de cargas para la Argentina es muy amplia todavía; y con las facilidades que ofrecen los ferrocarriles, el comercio de esta zona vendrá á ser probablemente tan importante como lo fué en 1882 y los años siguientes, hasta 1886. Además de esta consideración que incluye el tráfico europeo respecto á artículos que vienen por mar á Buenos Aires y Rosario, y de allí son llevados por ferrocarril á la parte norte de la Argentina y á Bolivia, la continuación de la línea ha de ser también beneficiosa para la explotación de la riqueza mineral en Jujuy y las provincias adyacentes, incluyéndose en esta riqueza el cobre, el oro, el bórax y el petróleo. Toda la parte norte de la Argentina será beneficiada por este tráfico, puesto que Bolivia ofrece un buen mercado para la harina, el tabaco, el arroz, el alcohol, los vinos y los animales vivos de la Argentina.

Bolivia por su parte hace también un comercio considerable en coca, café, lanas y cueros, que se envían á puertos argentinos. El flete de los minerales conducidos á lomo de mulas y otros animales, desde Tupiza hasta Jujuy, es, por término media \$59 en oro por tonelada, mientras que el transporte desde Jujuy hasta el puerto del Rosario es solamente \$6, y de Rosario á Europa \$7.50. El transporte de las mercaderías generales y de los productos agrícolas es más barato, pero siempre resulta muy alto cuando se verifica á lomo. La perspectiva de abaratar los fletes fué un fuerte incentivo para autorizar la construcción de esta línea por la Quebrada de Huamahuaca.

Además de la línea troncal en el territorio de Bolivia hay diversos ramales. Uno de ellos parte del pueblo de Tarija en la parte sudeste

de Bolivia y va á La Quiaca, donde se efectuará su unión con la línea de Jujuy-Tupiza. Tarija es el centro de una región agrícola muy rica.

Era de actividad en la construcción de ferrocarriles.—En 1880 la República Argentina tenía 1,562 millas (2,516 kilómetros) de caminos de hierro en explotación. Los que se explotaban en enero 1° de 1904 medían aproximadamente 11,360 millas (18,294 kilómetros); pero las numerosas prolongaciones y los nuevos caminos que están ahora construyéndose, hacen casi imposible y de dudoso valor estadístico ofrecer guarismos exactos.

Durante los últimos años se notó una actividad extraordinaria, lo que sin duda se debió principalmente á las enormes cosechas. De aquí ha resultado que se mejorasen y ampliases las facilidades de transporte, unas veces proveyendo nuevos puntos terminales, otras veces construyendo ramales y prolongaciones. De allí resultó también que se hiciese más fácil obtener el capital necesario para nuevas empresas, y que se solicitasen y otorgasen nuevas concesiones. Y como las cosechas este año han sido todavía mayores, encontrándose la República en un período de prosperidad agrícola que no tiene ejemplo, parece indudable que está para efectuarse un progreso análogo en el particular de los ferrocarriles. Su efecto se reflejará, así en el mayor pedido de los carriles de acero y de material rodante, como en el aumento de las importaciones y exportaciones. El interés que excita este movimiento es por lo tanto universal.

Como es llano en su mayor parte el terreno en que se están construyendo los ferrocarriles, la obra es fácil y comparativamente barata. Una gran porción de la carga transportada por estos caminos consiste en trigo, maíz, linaza, lana, cueros y ganado, yendo casi todo á la costa del océano. Las cargas para el interior del país consisten en mercaderías generales y maquinaria agrícola, mucha de la cual procede de los Estados Unidos.

Los puntos terminales más importantes en la costa del océano son: Bahía Blanca, que es el desembocadero de la vasta región agrícola del sud; Buenos Aires y La Plata para las pampas centrales; y Rosario y San Nicolas en el Río Paraná, para las secciones del norte. En todos estos puntos se han hecho por el Gobierno nacional y á su costa, grandes obras de mejoramiento de los puertos.

Ganancia líquida del capital invertido.—La suma total del capital satisfecho de los ferrocarriles argentinos, tal como está representado por sus acciones y bonos, se calcula en \$539,000,000, en oro, incluyendo en esta suma la de \$55,000,000, en que están valuadas las líneas de que el Gobierno es propietario. Según los datos recogidos, correspondientes al año de 1902, el término medio de las ganancias realizadas fué á razón de 3.71 por ciento. En 1901 el tipo de este interés fué 3.59 por ciento en las compañías privadas y 1.11 por ciento en las líneas nacio-

nales. Las estadísticas de 1903 no están todavía compiladas, pero es sabido que durante él, la prosperidad de todas las líneas ha sido más notable que en 1902.^a

Exceptuando los ferrocarriles del Gobierno, la mayor parte de las acciones y bonos de las compañías están en manos de capitalistas ingleses; pero en los sistemas de Santa Fe y de algunas de las provincias limítrofes, domina el capital francés. Durante los dos últimos años se ha efectuado la fusión de las líneas inglesas y donde la amalgamación no fué completa, se creó una identidad de intereses. Esta combinación y la prosperidad agrícola, son las causas que han determinado la constante alza de las acciones de los ferrocarriles argentinos en el mercado de Londres. Todas las líneas inglesas son de vía ancha, 3 pies y 6 pulgadas, y forman mucho más de la mitad del sistema total del país. La anchura ordinaria de 4 pies y 8½ pulgadas se usa en las provincias de Entre Ríos y Corrientes, donde el trayecto que recorren estas líneas es cosa de 1,000 millas. La vía angosta, 3 pies 3¼ pulgadas, es la adoptada para las líneas nacionales, y en algunas de las que pertenecen á compañías privadas.

El Gobierno es dueño de cerca de 1,366 millas de ferrocarril (2,200 kilómetros), que administra y explota. Su administración sirve de modelo para el régimen de las demás líneas, y asegura el buen orden en todas.

La presente política del Gobierno argentino es en este respecto, tomar la iniciativa en la construcción de los caminos y hacerlos por sí mismo, dondequiera que haya una razón de orden nacional ó político que lo justifique, aun en caso de que las ventajas que de momento ofrezcan al capital privado, no sean tal vez de gran bulto. Es de esta manera que el Gobierno está construyendo la línea de Jujuy-Tupiza, y que es dueño y explotador del Ferrocarril Central del Norte desde Tucumán hasta Jujuy, trayecto éste cuya continuación natural hacia Bolivia corresponde exactamente con el trazado del Ferrocarril Panamericano.

Evolución de las medidas de carácter nacional respecto á ferrocarriles.—La política ferrocarrilera de la República Argentina, como el Señor Don EMILIO CIVIT, distinguido Ministro de Obras Públicas de aquel Gobierno, tuvo á bien explicar al Comisionado que suscribe, en un Memorándum que se sirvió hacer preparar para él, ha sido en todos respectos una política de evolución.

Los Gobiernos de la Nación y de las Provincias, desde un principio se dieron cuenta que el principal factor para vincular más estrechamente las Provincias entre sí y fomentar la explotación de sus riquezas,

^aDespués de redactado este Informe, se han hecho públicas las estadísticas de 1903. De ellas resultan que el capital total invertido asciende á \$560,946,206 en oro, y que las ganancias realizadas representan un interés de 4.69 por ciento sobre la dicha cantidad.

era la construcción de medios de comunicación adecuados, y con este fin han prestado toda su ayuda para la construcción de ferrocarriles acordándole subvenciones, primas y garantías en efectivo y en tierras, liberación de derechos de introducción á los materiales y artículos destinados á la construcción y explotación de las vías férreas, exención absoluta de otros impuestos, etc. Pero poco á poco muchas personas aprovechando la liberalidad con que eran acordadas las concesiones de ferrocarril, atraídas únicamente por el alto interés que la garantía del Estado ó de las Provincias representaba para los capitales que en ellos se invirtieran, solicitaron cantidades de concesiones sin otro fin que el de conseguir esa garantía. Felizmente para la Nación, gran parte de esas concesiones no pudieron llevarse á cabo debido á la crisis que sobrevino en el año 1890, caducando aquéllas y librando así al país de obligaciones, que á haber subsistido, hubieran llegado á producir un desastre financiero que hubiera impedido á la Nación cumplir los compromisos contraídos.

Asímismo el Gobierno se vió rodeado de dificultades para atender debidamente al pago de las garantías devengadas á las empresas que habían cumplido con su contrato de concesión, y para resolverlas en forma equitativa el Gobierno celebró con éstas convenios y arreglos á fin de cancelar las garantías pasadas en forma definitiva y absoluta. Aleccionado por la experiencia y dado el desarrollo adquirido por el país, el Gobierno ya no concede garantías en efectivo á los ferrocarriles, y únicamente sigue fomentando su construcción acordándoles exoneración de impuestos y libre introducción de materiales por un determinado tiempo, y únicamente en casos excepcionales cuando se trata de líneas férreas en regiones aun poco pobladas, como en los territorios Nacionales, les acuerda primas en efectivo ó en terrenos.

La ayuda de los Gobiernos Nacionales y Provinciales comprende tres épocas:

Primera época. El Gobierno acuerda garantías de interés sobre el capital invertido; la cesión gratuita de los terrenos que la línea y construcciones anexas ocupan, además de una determinada superficie de terreno á lo largo de la vía para fines de colonización, exoneración de derechos de Aduana y de toda otra clase de impuestos ó gravámenes.

Segunda época. El Gobierno concede garantía de interés sobre el capital, exención de impuestos y cesión gratuita de los terrenos fiscales que cruza la vía.

Tercera época (época actual). El Gobierno concede solamente la exoneración de impuestos y de derechos de Aduana por tiempo determinado y los terrenos baldíos que la línea ocupe.

Principios que prevalecen en las concesiones.—Los principios de la política ferrocarrilera de la República están declarados en la Ley de Ferrocarriles de 1891. La acción del Gobierno y su inspección superior, en todo lo relativo á las tarifas para el transporte de pasajeros y car-

gas, y en general respecto á todas las operaciones de las empresas, son aun más estrictas que las vigentes en los Estados Unidos de América, establecidas por la ley que rige el comercio entre los Estados. El punto cardinal de la legislación argentina respecto á concesiones, es que ellas han de ser otorgadas por el Congreso Nacional cuando se trata de líneas nuevas que han de pasar de una provincia á otra, ó cuando se quiere efectuar cualquier cambio ó alteración en los caminos de esta clase que existen actualmente. Cuando por parte del Gobierno se ha contraído la obligación de garantizar un interés, se entenderá cumplido este compromiso cuando se entregue á las Compañías la suma necesaria para completar la ganancia garantizada, computando para ello como ingresos líquidos el exceso de los ingresos generales de la línea explotada sobre el costo de explotación reconocido en la contrata. Las concesiones caducan cuando el contrato no se formaliza dentro de un año á contar desde la promulgación de la ley que autorizó su celebración, ó cuando los trabajos no empiezan dentro del período especificado en la ley que las otorgó. Todas las Compañías de ferrocarril están obligadas á tener un representante en la capital de la República, autorizado con plenos poderes para cumplir con las obligaciones de la ley y las condiciones de la concesión.

En la concesión que el Congreso en su última sesión ha otorgado para una línea entre el puerto del Rosario en el Río de La Plata, y el de Belgrano en Bahía Blanca, está estipulado que las tarifas para el transporte de cargas y pasajeros las fijará el Gobierno, cuando quiera que el producto bruto de la línea exceda el 14 por ciento del capital. La importancia de dicho capital ha de determinarse por acuerdo al abrirse la línea al público, teniendo en cuenta el costo de construcción. El capital no puede aumentarse sin el consentimiento del Gobierno. Los materiales para la construcción de este ferrocarril pueden ser importados libres de derechos, si no se producen en el país. Esta exención de derechos durará veinte años. Por el mismo tiempo estará libre la línea de todo impuesto nacional.

Base en que descansan las construcciones hechas por el Gobierno.— Para que el Gobierno tome sobre sí la construcción por su propia cuenta de algún ferrocarril, se necesita que el Congreso haya dictado una ley autorizando al Ejecutivo para emprender la obra, y fijando el costo de la misma. Así se hizo en el caso de la línea Jujuy-Tupiza; y así se ha hecho también en otros casos. Se autorizó al Ejecutivo para emplear en trabajos ferrocarrileros la suma de \$15,230,000 en moneda corriente argentina, y para expedir bonos ó obligaciones por el valor de los ferrocarriles poseídos por la nación, fijando el interés y la amortización. Este dinero fué destinado exclusivamente á la construcción de los ferrocarriles que la ley prescribió. La nación garantizó también las obligaciones creadas al construir las líneas, y comprometió al pago del interés y de la amortización la totalidad de las rentas públicas, como

garantía fiduciaria, en caso de que las ganancias líquidas del ferrocarril no fuesen suficientes.

CHILE.

La construcción de ferrocarriles ha sido uno de los rasgos distintivos de la política nacional de Chile, desde el tiempo en que un americano llamado WILLIAM WHEELWRIGHT, de Massachusetts, propuso reunir por un ferrocarril el puerto de Valparaíso con Santiago, la capital de la República, y logró principiar la construcción de la línea, después de haber vencido multitud de obstáculos. Esto fué en el decenio de 1840 á 1850.

Un gran progreso se ha hecho en esto durante el año pasado, por virtud de las medidas adoptadas para unir á Valparaíso en el Pacífico con Buenos Aires en el Atlántico, atravesando al efecto con un túnel la Cordillera de los Andes. Esta ruta, conocida con el nombre de Paso de Uspallata, será prácticamente una prolongación del sistema original. Su importancia inmediata, en lo que se refiere á la vía intercontinental, consiste en que cuando los ferrocarriles de Chile estén unidos con los de la Argentina, se habrá efectuado una conexión completa y continua con las líneas de esta última nación que se extienden hacia el norte.

La ley que asegura la construcción de esta línea transandina fué el resultado de más de treinta años de agitación. El camino de hierro que en su cumplimiento se construya, será el primero que cruce el continente sudamericano. Las líneas argentinas se han prolongado por vía de Mendoza hacia el oeste hasta llegar al límite con Chile en la Cumbre, pasando por el Puente del Inca á Las Cuevas. Las líneas chilenas han llegado por el otro lado hasta ciertas alturas de los Andes; pero la cima de éstos no ha sido alcanzada. El espacio intermedio entre los extremos de las dos líneas no mide más que 29 millas (47 kilómetros), pero las dificultades de ingeniería que hay que vencer para salvarlas son numerosas y de considerable gravedad. Diversas Comisiones, compuestas de ingenieros y personas científicas, han estudiado el asunto bajo los auspicios del Gobierno de Chile, y de sus trabajos ha resultado últimamente el proyecto de atravesar la Cordillera por medio de una serie de túneles, el mayor de los cuales será de forma espiral. En la Cumbre la altura es de 12,800 pies (3,900 metros.) El tráfico se efectúa hoy por medio de mulas, y sólo durante seis meses del año. El camino de hierro, tal como lo han trazado los ingenieros, cruza la Cumbre de la Cordillera por medio de túneles construídos en la parte más alta.

Ley dictada para la línea transandina.—En febrero de 1903 el Congreso de Chile dictó una ley autorizando al Presidente de la República para contratar la construcción de un camino de hierro, de 1 metro de anchura (3 pies $3\frac{3}{8}$ pulgadas), desde el pueblo de Los Andes hasta la

cima de la cordillera. Por esta ley se declararon de utilidad pública, el camino de Valparaíso á Santiago, y el de Santiago á Salto del Soldado, que está más allá del pueblo citado de Los Andes. Se concedió también la garantía, por el término de veinte años, del interés de 5 por ciento al año, sobre una cantidad que no exceda de £1,500,000 ó £7,500,000. Para el pago de esta garantía se dividió la línea en tres secciones, determinadas en proporción á su costo, según el presupuesto. El Presidente de la República está autorizado para otorgar la contrata mediante licitación, y para adoptar todas las medidas que sean necesarias para llevar á cabo el contrato, después de concluído, incluyendo en esto el modo y forma del pago de la garantía. Las facultades concedidas al Gobierno respecto de este camino permanecerán en fuerza hasta el 28 de febrero de 1905.

En conformidad con lo dispuesto por esta ley, el Ministerio de Industria y Obras Públicas preparó los presupuestos de la obra, y un plano explicativo de sus detalles. Los términos de la contrata están ya formulados específicamente, y ha llegado por lo tanto la oportunidad de presentar las propuestas, para que el Gobierno las examine y decida lo que corresponda. El Comisionado que suscribe tiene conocimiento de que se ha nombrado á un ingeniero competente, que visitará algunos países de Europa, y los Estados Unidos de América, en el interés de la licitación.

Se calcula que el tiempo requerido para completar el Ferrocarril Trasandino, una de las obras más importantes que la América del Sud tiene entre manos, será de tres á cinco años. Con su ejecución se realizarán aspiraciones muy acariciadas de los pueblos de Chile y de la República Argentina, y para ciertos efectos podrá decirse que la Cordillera de los Andes ha dejado de existir. Hay varias causas, así comerciales, como industriales, que concurren para hacer buena esta empresa, considerada comercialmente. Hay la perspectiva de una gran ganancia en el negocio de transportar ganado de Chile á la República Argentina, que hoy se hace por los caminos ordinarios, sólo en seis meses del año. El ganado chileno es llevado á las pampas de la República Argentina, donde abundan excelentes pastos, y cuando los animales están cebados se les trae de nuevo á Chile. Cuando este transporte de ida y vuelta pueda efectuarse por ferrocarril, la industria pecuaria recibirá un grande beneficio.

El tráfico de pasajeros promete también producir grandes utilidades. Hay en la costa del Pacífico muchas colonias europeas, compuestas principalmente de italianos, franceses y alemanes, y el movimiento para Europa y viceversa es, casi puede decirse, constante. En las presentes circunstancias los viajes han de hacerse de mayo á noviembre, si no se quiere sufragar el gasto adicional de un viaje por mar por el Estrecho de Magallanes á Montevideo. Cuando haya directa

comunicación por ferrocarril entre Valparaíso y Buenos Aires el viaje se efectuará en dos días.

Preferencia dada á la línea longitudinal.—Un principio establecido en la política ferrocarrilera de Chile es el rechazamiento de la teoría de que en los países que se encuentren en la costa, el único medio practicable de construir ferrocarriles es haerlos transversalmente, porque las necesidades del comercio y del transporte de pasajeros se satisfacen ampliamente por los medios establecidos de transporte marítimo. Aunque Chile es el más angosto de todos los países sudamericanos cuya frente da al océano, puesto que su mayor anchura no pasa de 102 millas; y aunque tiene 2,700 millas de costa, su Gobierno ha estado siempre por el proyecto de un ferrocarril longitudinal que una su extremo más al norte con el que se encuentra más al sud. Los resultados de esta política se ven realizados en el corto número de tramos no concluídos en la línea entre Puerta Montt, á la cabeza del Golfo de Ancud, y Santiago, y en los pocos eslabones que faltan en la cadena de Santiago á Pisagua en el norte. Estos huecos se van llenando poco á poco, y la existencia de una línea continua en toda la longitud del país, es sólo cuestión de pocos años.

No es imposible concebir el tiempo en que el desarrollo de los recursos internos, en combinaci3n con razones de Estado, hagan practicable la extensi3n de la línea al sur de Puerto Montt, llevándola hasta Puntavenas en el Estrecho de Magallanes. La explotaci3n de los inmensos bosques de las provincias del Sud, como Arauco, Coutin, Valdivia y Llanquihue ha eupezado ya, y no hay duda de que recibirá grande impulso con la mayor facilidad de los transportes.

El gobierno como propietario.—El principio de que el Gobierno sea el propietario de los ferrocarriles existe en Chile en mayor grado que en los demás países de Sud América. Hay líneas pertenecientes á Compañías privadas en los distritos del centro y del sud, y en los campos de nitrato de Tarapaca; pero el único sistema general que no está bajo el dominio del Gobierno es el del norte entre el puerto de Antofagasta y la ciudad de Oruro. Esta línea atraviesa 285 millas (442 kilómetros) de territorio chileno. La mayor parte del capital de esta Compañía está en manos de súbditos de la Gran Bretaña. Este camino es de vía angosta; y la distancia entre sus carriles, una de las menores que hay en el mundo, es solamente de 2 pies y 6 pulgadas.

La iniciativa en la construccion de ferrocarriles ha correspondido casi siempre al Estado, que principia haciendo, por medio de su Ministerio de Industria y Obras Públicas, estudios muy prolijos sobre el terreno. Mucha importancia se ha dado con raz3n al plan colosal de obras públicas que el Gobierno sometió recientemente al Congreso. Para llevarlo á cabo se necesitan \$256,000,000 en la moneda del país, ó aproximadamente \$93,000,000 en oro, que han de invertirse en la cons-

trucción de ferrocarriles, puertos y otras obras públicas. De la suma total mencionada, poco menos de la mitad se dedicará á ferrocarriles, que en su mayor parte son en sentido longitudinal. El Gobierno propone que las obras se distribuyan en un período de quince años y que los pagos se hagan con bonos del Tesoro con un interés de 5 por ciento anual. Se recomienda que el primer plazo se pague en 1905, y que la cuota dedicada á ferrocarriles en el período inicial sea de \$19,000,000.

Este vasto proyecto da una idea muy completa de la política progresiva bien definida que con respecto á ferrocarriles prevalece en Chile.

Sumario de la obra en progreso.—El Comisionado que suscribe debe á la cortesía del Ministerio de Industria y Obras Públicas, un resumen de la situación ferrocarrilera á principios del presente año. De él aparece que el Gobierno tenía entonces en explotación 1,415 millas (2,278 kilómetros); que estaban construyéndose 160 millas (257 kilómetros); que se encontraban en estudio para formular los proyectos definitivos 291 millas (452 kilómetros); que estaban estudiándose de un modo general 1,045 millas (1,682 kilómetros); y que había en proyecto para estudiar 1,127 millas (1,815 kilómetros).

En la misma fecha, y en manos de Compañías privadas estaban en explotación 1,405 millas (2,263 kilómetros); en construcción, 67 millas (108 kilómetros); en estudio general, 28 millas (45 kilómetros); en simple proyecto para ser estudiadas, 724 millas (1,166 kilómetros).

En los tres grandes sistemas generales, á saber: el longitudinal, el formado por los ramales que van en dirección á la Cordillera, y el de los ramales que corren hacia el mar, resulta lo que sigue. En el longitudinal hay en explotación 944 millas (1,520 kilómetros); en construcción, 83 millas (134 kilómetros); en estudio definitivo, 77 millas (124 kilómetros); en estudio general, 662 millas (1,065.5 kilómetros); para ser estudiadas 417 millas (671 kilómetros).

En los ramales que salen de este tronco y van en dirección á la Cordillera había en explotación, 500 millas (805 kilómetros); en construcción, 13 millas (21 kilómetros); en estudio definitivo, 83 millas (134.5 kilómetros); en estudio general, 181 millas (291 kilómetros); y para ser estudiadas, 707 millas (1,139 kilómetros).

En los ramales que salen del tronco en dirección al mar, había en explotación 1,473 millas (2,372 kilómetros); en construcción, 130 millas (209.5 kilómetros); en estudio definitivo, 121 millas (195 kilómetros); en estudio general, 230 millas (371 kilómetros); y para ser estudiadas, 727 millas (1,171 kilómetros).

De este sumario general resulta que hay por todo: en explotación, 2,820 millas (4,697 kilómetros); en construcción, 227 millas (365 kilómetros); en estudio definitivo, 291 millas (452 kilómetros); en estudio general, 1,073 millas (1,727 kilómetros), y en simple proyecto para ser estudiadas, 1,851 millas (2,981 kilómetros).

El ancho de la vía en los ferrocarriles chilenos varía entre 5 pies 6 pulgadas (1.68 metros), y 1 metro, ò sea 3 pies 3 $\frac{3}{4}$ pulgadas. Una porción de ellos tiene la anchura típica de 4 pies 8 $\frac{1}{2}$ pulgadas (1.45 metros).

Línea longitudinal y ramales.—La importancia que se ha dado al sistema longitudinal aparece claramente de las numerosas determinaciones del Congreso respecto á exploraciones y estudios, cuya práctica realización se está efectuando en el día, y de los cálculos y presupuestos hechos y de las medidas recomendadas al Ejecutivo. Aparece también de diversos memoriales de representantes de la industria minera.

Como se verá por los datos suministrados al Comisionado que suscribe por el Ministerio de Industria y Obras Públicas de la República de Chile, el camino longitudinal está considerado como un tronco, de donde se desprenden dos ramas laterales: una para la Cordillera, y otra para la orilla del mar. Dentro de pocos años habrá también, según se cree, una segunda línea trasandina, que arrancará de Copiapo é irá á reunirse con los ferrocarriles del norte de la República Argentina cuyo centro está en Tucumán. Este proyecto no es nuevo. Fué el formulado por el americano WILLIAM WHEELRIGHT, que fué el que, como se ha dicho, ideó el ferrocarril de Valparaiso á Santiago. Él también construyó el que existe actualmente en Copiapo, y fué el primero abierto al público, no sólo en Chile, sino en toda la América del Sud. Eso acaeció en 1851, verificándose el primer viaje el día de Navidad. Muchos reconocimientos se han hecho por diferentes ingenieros en la región que media entre Copiapo y varios puntos de los Andes, y de ellos ha resultado que la ruta es relativamente fácil, pues los pasos de las montañas están abiertos, y presentan pocos obstáculos. El proyecto está aprobado por el Gobierno; pero se ha hecho poco para ponerlo en práctica. Recientemente ha sido revivido, y está hoy en condiciones que parecen asegurar el éxito. Se cree que las antiguas minas de oro y plata que dieron tanta fama á esta región pueden ser explotadas de nuevo. Por lo que hace á la produccion del cobre, que hoy llega 32,000 toneladas por año, nadie duda que será aumentada.

Aumento en el comercio del nitrato.—La realización del plan de una línea continua longitudinal, partiendo de Santiago, en dirección al norte, implica que se llegará por ella á Iquique en Tarapaca, donde hay ahora un ferrocarril que atraviesa los depósitos de nitrato y llega hasta Pizagua.

Como quiera que todo el nitrato que necesita el mundo procede principalmente de Tarapaca, y que esta demanda aumenta constantemente, será bueno decir una palabra acerca de esta industria, que promete suministrar carga para los ferrocarriles por más de un cuarto de siglo.

Todo lo relativo á este asunto ha sido estudiado á fondo por el Señor Don FRANCISCO VALDÉS VERGARA, que es autoridad reconocida en el particular. Según él, el término medio del aumento cada cinco años

ha sido como sigue: de 1845 á 1864, de 47 por ciento; de 1865 á 1884, de 65 por ciento; y de 1885 á 1903, de 33.8 por ciento

Sin contar lo que el Gobierno percibe, en el concepto de alquileres de las tierras que la pertenecen, el nitrato ha producido en los últimos 24 años una renta de \$273,032,349 en oro, que puede llegar en los próximos 20 años á \$435,876,644 en oro.

Se estima, además, que hay ahora en terrenos de propiedad privada por lo menos 35,000,000 de toneladas de nitrato, y que en los tierras pertenecientes al Gobierno existe una reserva de 30,000,000 de toneladas. No empezará á notarse ningún agotamiento de esta riqueza, sino de aquí á veinte años, cuando se hayan sacado 35,000,000 de toneladas. La industria del nitrato contribuye ahora con 76.4 por ciento al total de las exportaciones de Chile, y la explotación de estos depósitos envuelve un gasto de cerca de \$11,000,000, en mercancías generales y productos agrícolas. El Gobierno recibe de este negocio \$17,702,000 en oro, por razón de derechos de exportación, y \$3,560,000 en oro, indirectamente, como derechos de importación.

Condiciones para las concesiones.—Como quiera que el Gobierno es el que ha iniciado y llevado á cabo las más importantes empresas ferrocarrileras en Chile, no hay ninguna Ley general que se refiera á subvenciones, concesiones de tierras, y exenciones de derechos de aduana y otros impuestos. La política del Gobierno está, sin embargo, bien indicada en la ley de que ya se ha hecho mérito, respecto á la línea trasandina, y en la garantía de interés que en dicha ley se concede. Cuando este método no se sigue y es el Estado el que construye el ferrocarril, el dinero sale de la Tesorería Nacional.

Cuando un ferrocarril lo construyen empresas privadas, cada concesión contiene las disposiciones especiales en que se ha convenido, resultando así que hay un contrato perfecto entre el Estado y el concesionario.

Cuando la línea es de reconocida utilidad pública, se concede en algunos casos la garantía de un interés que nunca pasa de un 5 por ciento sobre el capital invertido, y á razón de un tanto por kilómetro.

La tarifa de precios de transporte de pasajeros y cargas ha de ser aprobada por el Ejecutivo, y los precios no pueden ser nunca menores que los establecidos en los ferrocarriles del Gobierno.

Los construídos por compañías privadas están sujetos á los principios de derecho que rigen en materias de contratos para el transporte de mercancías y viajeros, y á las disposiciones del Código de Comercio.

BOLIVIA.

Política del Señor Presidente Pando.—Nada puede mostrar tan claramente que la ruta panamericana se considera en Bolivia como parte del sistema nacional, y que como á tal se le concede marcada preferencia, como el Mensaje que el Señor Presidente de la República,

General Don JOSÉ MANUEL PANDO, dirigió al Congreso de su nación el 27 de diciembre de 1903, en que se dice lo siguiente:

“Si, como es de esperar, se perfecciona y se lleva á la práctica el tratado con el Brasil, ha de contar la Nación con la suma proveniente de la indemnización estipulada, que debe aplicarse en la construcción de vías férreas.” Para ese caso, y cumpliendo el deber que tiene el mandatario de dar cuenta de sus actos y de manifestar sus propósitos con el fin de recoger las opiniones de sus mandantes, permitidme exponer, de un modo breve, mi pensamiento, en lo referente á las obras cuya realización anhelamos todos los ciudadanos de la República.

“Necesitamos instalar líneas férreas, en la mayor extensión posible de nuestro territorio, consultando la probabilidad de asegurar, con los rendimientos alcanzados, el interés de los capitales invertidos, la necesidad de aproximar, entre sí, á los distintos centros de población, para fomentar la unidad nacional y dar impulso al comercio interno y á las industrias locales, y en fin, la conveniencia de abrir paso por distintas vías á nuestra comunicación internacional.

“Con estas ideas en vista, es claro que las primeras líneas por construir, serían la de La Paz á Oruro; la de Oruro á Cochabamba, la de Uyuni á Tupiza y la que ligue á estas plazas, con la muy importante de Potosí.

“El ferrocarril de Uyuni á Tupiza, importaría completar la red de caminos internacionales que formarían el gran sistema intercontinental propuesto por los Estados Unidos de la América del Norte.

“Y como el Gobierno argentino construye actualmente la prolongación del Central Norte á Tupiza, la línea que se construya de Uyuni, completaría esa obra, dándonos salida al Atlántico, con gran provecho para los pueblos del Sud.

“Otras líneas de vital importancia y cuya realización debe procurarse, son las del Paraguay á Santa Cruz, de Cochabamba al Chimoré y de La Paz al Beni.

“El plan que propondría para efectuar estos proyectos sería el siguiente:

“Enviar una comisión para que se ponga en contacto con las casas más sólidas y bien establecidas de Europa y los Estados Unidos, que se ocupan en construcciones de líneas férreas, y obtener que con la entrega que Bolivia les haría de sus fondos, se comprometan á proporcionar el capital adicional, mediante un interés fijo y la amortización correspondiente. Este capital sería garantizado por todas las líneas construídas y sus rendimientos, y además las rentas nacionales, en caso de deficiencia. Todo, ello con estudios previos y presupuestos bien calculados.

• En la fecha en que esto se imprime el tratado de que aquí se habla ha sido promulgado como ley de las dos Repúblicas. Su texto fué publicado en el número de marzo de este BOLETÍN, página — y siguientes.

“La administración general de las líneas se entregaría á la casa constructora, reservándose el Gobierno la inmediata supervigilancia y la intervención necesaria para proteger sus intereses.

“Hecha la combinación para extender las líneas principales y teniendo la compañía constructora la suficiente capacidad financiera, no sería difícil realizar la construcción de otras, tales como las ya enumeradas del Paraguay á Santa Cruz y de Cochabamba al Chimoré, así como las de La Quiaca á Tarija, de Potosí á Sucre, y de La Paz al Beni, por Yungas.”

Con la ratificación del tratado con el Brasil queda en manos del Señor Presidente PANDO llevar á cabo la política expresada en los anteriores párrafos; y Bolivia contará con un capital en efectivo de \$10,000,000, con que emprenderá la continuación de ferrocarriles. La posesión de esa suma servirá además, sin duda, como base para obtener las demás que se necesiten, bien sea empeñando el crédito de la nación, bien invocando la cooperación del capital privado. El tratado provee que este dinero se pague el primer plazo de \$1,000,000, á los tres meses de la fecha del canje de ratificaciones, y el saldo de \$9,000,000 el 31 de marzo de 1905. En muchos años nada se ha hecho tan importante como este arreglo internacional, y la declaración de la política del Gobierno de Bolivia contenida en el Mensaje antes citado.

La Gran importancia de las secciones panamericanas.—Se observará que el Señor Presidente PANDO se refiere con particular insistencia á las líneas entre La Paz y Oruro, entre Uyuni y Tupiza, que completarán la sección boliviana del ferrocarril panamericano.

El siguiente sumario de los trabajos ferrocarriles ejecutados y en proyecto, en la República de Bolivia, que el Señor T. CLIVE SHEPHERD, activo y competente Director de Obras Públicas, se sirvió preparar para el comisionado que suscribe, ofrece datos interesantes.

Puno es el término de la línea de Mollendo, Arequipa y Puno, explotada por una compañía peruana. La anchura de su vía es 4 pies, 8½ pulgadas.

De Juliaca, cerca de Puno, la línea continúa al norte hacia Cuzco; pero está concluída solamente hasta Sicuaní.

Puno á Guaqui (110 millas, ó 179 kilómetros). Navegación por el Lago Titicaca, explotada por una compañía peruana.

Guaqui á Viacha (40 millas, ó 65 kilómetros). Línea, cuya vía sólo tiene un metro de anchura, explotada por el Gobierno de Bolivia. Distancia entre Viacha y Alto de La Pa (14 millas, ó 22 kilómetros).

Viacha á Oruro (128 millas, ó 206 kilómetros). Línea en proyecto, con vía de un metro de anchura.

Oruro á Uyuni (195 millas ó 314 kilómetros). Línea cuya vía mide 2 pies y 6 pulgadas de anchura (75 centímetros). Esta línea pertenece á la compañía del ferrocarril boliviano á Antofagasta (Chili), y está explotada por ella. Hay el proyecto de que el Gobierno adquiera este

trayecto y aumente su anchura hasta completar un metro. Uyuni á Tupiza (147.5 millas, ó 236 kilómetros). No se ha estudiado todavía.

La distancia entre Uyuni y Tupiza, tal como se calcula generalmente, no es tan grande como la que acaba de indicarse. Los ingenieros argentinos que hicieron los estudios preliminares, y la comisión que practicó los reconocimientos para el Ferrocarril Panamericano, estimaron esta distancia en 125 ó 130 millas. Para construir esta línea hay que vencer dificultades serias; pero sus ventajas serán muy grandes, porque en ella se atraviesa un territorio sumamente rico en minas, la mayor parte de las cuales han sido abandonadas por la dificultad de las comunicaciones. Todos los transportes tienen que hacerse ahora á lomo de mulas y otros animales, con un costo entre Tupiza y Uyuni de \$24 en oro por tonelada. Abaratándose los fletes se abrirá una era de notable prosperidad en toda aquella parte del país.

Las principales minas á que llegará el ferrocarril cuando esté terminado son las de Taena, Chrologne, Quechiala, Arumayo, Tatosi y Guadalupe.

Después de la Segunda Conferencia Internacional se ha efectuado algún progreso en lo que respecta al Ferrocarril Panamericano. La ciudad de la Paz, capital de la República, ha sido reunida por ferrocarril con el puerto de Guaqui, cabeza de la navegación del Lago Titicaca. El camino fué construído por una compañía peruana, pero después fué adquirido por el Gobierno de Bolivia que lo administra y explota. La hipoteca que gravaba esta línea se está pagando gradualmente.

Proyectos en estudio y concesiones otorgadas.—Al presente no hay en Bolivia más que una sola concesión de ferrocarril que esté en fuerza, y es la de la línea conocida con el nombre de “La Africana,” que está hoy en manos de capitalistas franceses y belgas. La línea proyectada va de Santa Cruz al Río Paraguay pasando por El Chaco, que es una región tropical agrícola. A la compañía se le hicieron grandes concesiones de terrenos públicos, con objeto de inducirlos á traer colonos. Se dispuso también que se le pagase de la Tesorería Nacional una subvención cuando se completasen los primeros 200 kilómetros. Se han hecho ya los estudios preliminares, y los ingenieros de la compañía estuvieron reconociendo el terreno en el verano y el otoño de 1903; pero no se ha adelantado todavía gran cosa, y no hay mucha esperanza de que comience pronto la construcción. La Compañía concesionaria tiene también el privilegio de construir un puerto y un canal en Bahía Negra, donde se verifica la confluencia del Río San Rafael con el Paraguay y que será el término de la línea.

Otros proyectos se han formado para la prolongación de las líneas del sistema argentino, desde el lago Ledesma hasta Oran, y de allí al interior de Bolivia vía de Yacuiba. La distancia de Santa Cruz á la frontera Argentina es de 300 millas (500 kilómetros). Está también formulado el plan de una ó varias líneas que atraviesen el Chaco de

Tarija y las provincias de Azero y Cordillera, para ir á reunirse con el ferrocarril de Bahía Negra. No hay sin embargo probabilidad aparente de que estos proyectos tengan pronta realización.

Una empresa que ha recibido apoyo es la de construir un ferrocarril que salga de La Paz y vaya hasta Tacna, atravesando los terrenos minerales abundantes en cobre, llamados de Corocoro. Desde Tacna hasta Arica en el Pacífico, hay ya un camino de hierro en explotación. En la actualidad se verifica un gran tráfico á lomo de animales sobre la ruta proyectada desde La Paz hasta Tacna. El Gobierno de Bolivia no ha otorgado todavía ninguna concesión, pues ni siquiera están concluidos los estudios definitivos de este camino.

Desenvolvimiento de la región de la goma elástica.—Los planes que se han formado para reunir el corazón de Bolivia con su territorio tropical, y que prometen realizarse pronto, comprenden la construcción de un ferrocarril que salga de La Paz y vaya hasta Yungas, que es el centro de la producción de la coea, y otros productos tropicales, incluyendo preciosísimas maderas de construcción y de otras clases. Por medio de este camino será fácil alcanzar las aguas navegables del Río Beni, con lo cual la capital de la República quedará en comunicación directa y fácil con la región de la goma elástica, y con la Aduana y puerto de Villa Bella. Este ferrocarril será eléctrico y utilizará la potencia hidráulica del Río Undavi. Según el presupuesto de esta obra, una sección de la vía, sólo de 78 millas (125 kilómetros), costará \$2,500,000. La otra sección, que es de 31 millas (50 kilómetros), costará \$750,000. El costo total será \$3,250,000. El Gobierno ha hecho estudiar cuidadosamente esa ruta, y están ya hechos los planos de detalle. El proyecto entra de lleno en el plan á que se refiere el tratado últimamente celebrado con el Brasil, y es de presumir que el fondo de indemnización que por él se concede se aplicará á la ejecución de esta obra, conjuntamente con la de otros planes de ferrocarriles eléctricos, como el que corre entre las alturas de La Paz, que son ahora el término del Ferrocarril de Lago Titicaca, y la capital de la República. Las dificultades y el costo de la construcción de una vía férrea en estas localidades hacen imposible toda idea de emplear locomotoras de vapor para salvar la distancia entre las alturas y la base del valle en que se levanta la capital.

Las minas son la base del crecimiento de los ferrocarriles de Bolivia.—El fundamento del desenvolvimiento ferrocarrilero en Bolivia depende de sus recursos minerales; y esto es particularmente cierto en los trayectos que median entre Uyuni y Tupiza, y entre Viacha y Oruro, que son los eslabones que faltan por estudiar en la cadena del trazado Panamericano. Viacha está á pocas millas de La Paz, en el ferrocarril que une la capital con el Lago de Titicaca. Diversas concesiones se han hecho en diferentes épocas para la prolongación de la línea

hasta Oruro, y se han hecho estudios y reconocimientos; pero no se ha llegado todavía á ningún resultado práctico.

Las principales producciones minerales de Bolivia son oro, plata, estaño, bismuto y cobre. También se encuentra borax.

La presente situación no se diferencia mucho de la que existía en México hace quince ó veinte años, cuando la industria minera revivió, por virtud de nuevos descubrimientos y por el empleo de nuevos métodos para explotar minas que estaban abandonadas. Todo, en último resultado, fué debido á la facilidad de los transportes ofrecida por los caminos de hierro.

Bolivia se diferencia de México, en que tiene minas de estaño, siendo en realidad el único país de América en que la producción de este metal puede ser objeto de una industria minera provechosa. La zona de estas minas se extiende desde Lago de Titicaca hasta la frontera meridional, ocupando un espacio de cerca de 300 millas. El área más productiva es la que se encuentra entre los grados 16 y 19 de latitud sud. Las condiciones en que se encuentra el estaño no son uniformes. En algunos lugares está mezclado con piritas de hierro y con plata; pero en muchos otros, y estos son los más, se le encuentra en estado de pureza. Hay casos en que los depósitos se extienden sobre un área superficial de grande extensión; pero en otros hay que ir á buscar el mineral hasta una profundidad de 1,000 piés. El ancho de las vetas varía también, siendo unas veces de 2 pulgadas y otras de 6 piés. En algunas de las minas el mineral contiene de 50 á 65 por ciento de metal puro, pero en otras lo que abunda es el óxido de estaño, casi puro, en la forma de granos cristalinos. Los cuatro distritos que producen estaño en grande cantidad son: La Paz, en el norte; Oruro, en el centro; Chorolque, en el sud, y Potosí, en el este. Las minas de estaño de Huanchaca alimentan en grande proporción el tráfico de cargas del ferrocarril entre Uyuni y la costa del Pacífico. Las leyes de minería de Bolivia fueron reformadas y arregladas sistemáticamente en un Código general que se promulgó en 1903.

Se espera una nueva legislación ferrocarrilera.—Bolivia tiene una Ley general de ferrocarriles por la que se garantiza un interés de 6 por ciento sobre el capital invertido en la construcción de ferrocarriles, y se conceden otras ventajas; pero su lenguaje no ha sido tan preciso, como se necesita para inducir al capital privado á acometer estas empresas. La legislación del país con respecto á compañías particulares provee lo que debe hacerse para fijar el precio de los transportes de cargas y pasajeros, y reglamentar otros particulares. Las disposiciones son semejantes á las que se observan en la línea del Gobierno entre Guaqui y La Paz.

Es probable que como consecuencia de la política más definida que ha adoptado á este respecto la presente administración, y á fin de

utilizar por completo las ventajas de la indemnización brasilera, se dictarán leyes ferrocarriles más específicas, y se llenarán las condiciones necesarias para atraer hacia esta industria el capital privado. En el año de 1903 se presentó al Congreso un proyecto de Ley general de ferrocarriles; pero no hubo tiempo para dejar terminado este asunto.

PERU.

El movimiento más significativo que en materia de ferrocarriles ha tenido lugar en el Perú durante muchos años es el que en la actualidad se está efectuando. Desde que se celebró la Segunda Conferencia en México, se ha prolongado el ferrocarril desde Oroyo, término de la línea que construyó HENRY MEIGGS para el Gobierno peruano, hasta el Cerro de Pasco, y la línea fué abierta al público en enero del presente año. Su longitud es 83 millas (134 kilómetros). La ruta sigue precisamente el mismo trazado del Ferrocarril Panamericano.

Este camino fué construído con el fin de fomentar el desenvolvimiento de la gran riqueza mineral del Cerro de Pasco, donde existen grandes depósitos de cobre, y donde por espacio de 300 años se han estado trabajando los de plata. Los yacimientos de cobre, en esta localidad, son los más grandes del mundo, y se estima que rendirán en lo futuro á razón de 60,000 toneladas por año. El promedio anual de la producción de plata en las mismas minas, durante un largo período de años, fué á razón de 1,600,000 onzas por año, y se calcula que desde la fecha de su descubrimiento en 1620, hasta hoy, han producido poco más ó menos 40,000 toneladas de plata pura. Estas propiedades mineras fueron compradas por capitalistas americanos, y la compañía formada por ellas se conoce con el nombre de Sindicato Haggin. Su primera medida fué construir el ferrocarril á fin de hacer los transportes baratos y fáciles. Hasta entonces no había habido otro medio de conducir las cargas que á lomo de animales.

A la explotación de estos depósitos de plata y de cobre hay que añadir la de las minas de carbón que allí se acaban de encontrar. Es indudable que este descubrimiento será de un gran valor industrial, por razón de que hasta ahora no se han hallado minas de carbón en los demás países sudamericanos. El abaratamiento del combustible, tanto para el uso general, como para la fusión y refinación de los metales, será un grande beneficio directo para el país.

Hasta ahora y según los datos que bondadosamente se suministraron al Comisionado que suscribe, la Compañía ha invertido \$10,000,000 en la explotación de las minas y en la construcción del ferrocarril; pero hay otras empresas, como la de refinación y amalgamación, que aumentarán considerablemente aquel guarismo. Es probable que siga en aumento la construcción de los ferrocarriles. El Sindicato tiene concesiones para diversas líneas, algunas de las cuales han sido exploradas y estudiadas.

De la orilla del mar á los Andes.—Por medio de los ferrocarriles de Oroya y Cerro de Pasco, Lima y el Callao están ahora en completa comunicación, al través de la Cordillera. Tomando por base esta línea, los diversos proyectos que se han formado, ya sea para prolongarla por el territorio del Río de las Amazonas, ya hacia el norte y el sud por la línea del Ferrocarril Panamericano, resultan mucho más realizables. El camino de Cerro de Pasco es un factor importante en el propósito del Gobierno de continuar sin interrupción hasta El Cuzco. Las líneas más indicadas en el día son la de Oroya á Janja y Huncayo, en la parte del sud, y la que debe reunir el ferrocarril de Chimbote con la línea de Cerro de Pasco, en la del norte.

En su presente forma el sistema de ferrocarriles peruanos consiste en una serie de líneas separadas unas de otras, corriendo de la costa al interior. Estas líneas son muy útiles para las industrias de la caña de azúcar y el algodón, en las regiones inmediatas á la costa; pero á causa de no estar reunidas, y de no haber una línea que pueda llamarse troncal, han sido de poca utilidad para el desenvolvimiento general, ó sea el de la totalidad del país.

Los principales ferrocarriles que actualmente existen son los siguientes: El del Sud, que corre desde el puerto de Mollendo hasta Puno, en el Lago Titicaca, y que tiene ramales hacia el norte, hasta llegar á Sicuani, que está 87 millas de Cuzco. El Ferrocarril Central, que corre desde el Callao y cruza los Andes á una elevación de cerca de 15,700 piés por el gran túnel de Calera. Las dos líneas son en realidad líneas troncales transversales. Los otros ferrocarriles corren simplemente por un corto número de millas, partiendo de puertos pequeños, y siguiendo generalmente los angostos valles formados por los ríos, ó los pasos de las montañas que están más abiertos. La falta de una línea troncal longitudinal con que puedan reunirse, limita considerablemente su tráfico y disminuye su utilidad en cuanto al desarrollo de los recursos de los distritos que le son tributarios.

Importancia de la nueva Ley de garantía ferrocarrilera.—La política del Gobierno peruano bajo la administración del Excelentísimo Señor Presidente Don MANUEL CANDAMO, es decididamente en favor de las empresas ferrocarrileras. La ley que acaba de dictar sobre este asunto el Congreso del Perú, es una prueba del gran progreso que allí se ha hecho en estas materias, y promete para el futuro beneficios de consideración.

Las recomendaciones del Ejecutivo, que fueron adoptadas en su totalidad por el Congreso, y que descansaron en razones estratégicas y comerciales, fueron decididamente en favor de la idea Panamericana. Según esta Ley, el Gobierno está autorizado para obtener la construcción de ferrocarriles, por medio de concesiones en que se garantice el pago de un interés anual, ó promoviendo la organización de compañías á las que se conceda la misma garantía de interés sobre su capital. Los

fondos para este objeto han de derivarse de la renta del tabaco que ha sido dedicada exclusivamente al pago de las garantías ferrocarrileras.

En el año de 1904 se destinaron á este objeto 100,000 ó sea aproximadamente \$500,000. Para 1905 la suma que ha de aplicarse al mismo fin será \$750,000. Y desde 1906 en adelante se destinará anualmente \$1,000,000. Sustancialmente el Perú ha establecido, sin salir de los recursos que su renta interior la proporciona, un fondo permanente de un millón de pesos por año dedicado en su totalidad á hacer frente al pago de las garantías concedidas para la construcción de ferrocarriles. Esto satisface las exigencias del capital extranjero que siempre vacila cuando las garantías que se ofrecen descansan vagamente sobre las rentas generales del país, ó sobre fondos de que el Gobierno puede echar mano en un momento dado, para asuntos distintos. Los cálculos y presupuestos del Ministerio de Hacienda peruano no dejan duda de que el impuesto sobre el tabaco producirá cuanto se necesite para este objeto. Un elemento de gran valor en esta Ley es el espíritu conservador que domina en ella, pues que el Gobierno no se compromete á más que lo que puede cumplir con los recursos fiscales de la Nación.

El texto íntegro de esta ley se encontrará en el Apéndice.

En ella se autoriza al Ejecutivo bajo ciertas condiciones, específicamente determinadas, para proveer á la construcción de caminos de hierro, conforme á varias proposiciones alternativas, incluyendo una garantía de interés por veinte años ó una subvención en dinero, á razón de un tanto por kilómetro, pagadera á medida que se vayan entregando los trayectos concluidos, según se ha hecho en México.

Rutas generales establecidas.—La legislación establece rutas generales destinadas á unirse gradualmente unas con otras, y todas ellas pueden ser consideradas como secciones del sistema panamericano. La línea de Oroya á Jauja y Huncayo, significa que más tarde ó más temprano se llegará al Cuzco, y que la línea completa desde Buenos Aires hasta Lima, dejará de ser una simple aspiración, convirtiéndose en un hecho práctico. Cualquiera ruta que se siga en dirección al Amazonas, será en auxilio del Ferrocarril Panamericano, en su camino hacia la frontera del Ecuador. Los trazados alternativos son, ó bien de un punto entre Oroya y Cerro de Pasco á otro punto sobre el Río Ucayali ó alguno de sus afluentes que sean navegables por vapor en cualquiera época del año, ó la que se conoce con el nombre de ruta del Río Marañón, desde el puerto de Paita y Piura á la Catarata de Pongo de Manserriche, y de allí á las aguas navegables del Amazonas. La ruta últimamente mencionada atravesaría la parte norte del país, y haría segura la explotación de los depósitos de mineral de hierro que existen en aquella región. La ruta del Río Ucayali estaría en armonía con el camino carretero central, ó ruta militar que permite en el día comunicarse con Puerto Bermúdez en el Río Richis por medio de arrias de mulas. Desde este punto puede continuarse el viaje hasta

Iquitos, que está á una distancia de 1,000 millas, en pequeños vapores. Puerto Victoria, que ha sido propuesto también para término de la línea de Oroya, está más alto que Bermúdez, en el Río Pichis.

Cualquiera que sea la ruta que se siga, el Gobierno central se encontrará en comunicacéion fácil y directa con la importante población de Iquitos en la distante región del Amazonas, con las tierras productoras de la goma elástica, y con los grandes bosques de la parte oriental del Perú. Con ello se abrirá para el país una nueva era de prosperidad, desarrollándose al mismo tiempo en gran manera el canje de sus productos entre el Perú y el Brasil. El Departamento de Loretto, del que Iquitos es el puerto á la vez que la capital, es territorio peruano.

Al presente el medio más expedito de hacer el viaje entre Lima é Iquitos es ir á Panamá, tomar allí el vapor para New York, embarcarse en New York para Pará, en la boca del Amazonas, y tomar en Pará una embarcación que le lleve á uno río arriba, 3,000 millas de distancia, al puerto de Iquitos.

Hay también el proyecto de estimular la construcción de la línea entre Sicuani y el Cuzeo, que mide una distancia de 90 millas (145 kilómetros). Este proyecto no ofrece dificultades técnicas importantes. Es la natural prolongación hacia el norte del presente sistema del Ferrocarril del Sud. En la actualidad el tráfico se hace por un camino carretero.

Con respecto á las líneas que están proyectadas á lo largo de la ruta del Ferrocarril Panamericano, la Comisión del Congreso Peruano estimó que la línea desde Oroya hasta Jauja, una distancia de 77 millas (140 kilómetros), podía construirse con un costo de \$3,000 por kilómetro, ó sea £420,000 ó \$2,100,000 para toda la línea. Entre Sicuani y El Cuzeo, el presupuesto fué £2,000 por kilómetro, ó sea £280,000 ó \$1,200,000, para todo el trayecto. El capítulo del presupuesto general del Departamento de Fomento, dedicado á la construcción de ferrocarriles en el Perú, es á razón de \$15,000 por kilómetro en la región de la costa, y \$45,000 por kilómetro en las sierras ó montañas. Los estudios y los trazados preliminares que practicó el Ingeniero Mr. W. D. KELLEY, para el Ferrocarril Intercontinental, han sido de gran valor, pues que han hecho entender debidamente el costo de construcción de los ferrocarriles peruanos, especialmente de los que van hacia El Cuzeo.

Guancias de la Corporación Peruana.—Á la fecha en que esto se escribe, el Perú tiene cerca de 1,200 millas (2,000 kilómetros) de líneas de ferrocarril, que en su mayor parte son de la anchura ordinaria de 4 pies 8½ pulgadas. Estos caminos son propiedad del Gobierno, pero están explotados y administrados por una Compañía establecida en Londres y conocida con el nombre de "Peruvian Corporation, Limited." Conforme al convenio que se celebró para el arreglo de la Deuda Exterior del país, esta Compañía tomó posesión de las líneas

por sesenta y seis años, á partir desde 1890, de manera que su derecho no caduca hasta 1956. Dicha Compañía completó la línea de Oroya, y concluyó la parte que faltaba entre Cazapalea y Oroya.

El último Informe que la Junta Directiva de esta empresa sometió á los accionistas en la Junta General, celebrada en Londres el 17 de diciembre de 1903, explica que el tráfico había aumentado considerablemente, y que el año de que se trataba (1903) había sido el mejor de todos en la historia de la Compañía, aún á pesar de que algunas líneas sufrieron mucho por la interrupción del tráfico determinada por la prevalencia de la pesta bubónica.

El mismo documento muestra que las ganancias en bruto, que en el año de 1890-91 habían representado solamente 1,840,000 soles, se elevaron en el de 1902-3 hasta 5,436,000 soles.^a

Las ganancias líquidas que en el primer año de la empresa subieron á 595,275 soles, han alcanzado en 1903 á 2,023,305 soles. Como el valor del sol antes de que se estableciese el patrón de oro fué muy variable, se estimó preferible por regla general hacer todos los cálculos de este género en libras esterlinas, porque así se entendían mejor. Puede por tanto decirse, que en el año de 1890 á 1891, las ganancias líquidas fueron £91,771, y que las del año 1902-3 subieron á £204,438.

El impulso que han recibido los negocios, impulso que nadie duda, fué debido en gran manera al espíritu de empresa del sindicato americano que construyó el ferrocarril del Cerro de Pasco, lo cual produjo el resultado de que las seguridades de la "Peruvian Corporation Limited," que hace cinco ó seis años se cotizaban en Londres á 36 por ciento, hayan subido en noviembre último, en el mismo mercado, hasta 86½ por ciento. El capital autorizado de la Compañía asciende á £7,500,000, 4 por ciento en acciones acumulativas de preferencia, con 4 por ciento de interés, y £9,000,000 de acciones ordinarias, ó sea en todo £16,500,000. Además de esto, hay los bonos ó seguridades antes nombradas, importantes £3,700,000. Hay, por tanto, un total general de £20,200,000, ó sea \$100,000,000.

Concesiones vigentes.—Las concesiones de ferrocarril que en el día están vigentes en el Perú son las que siguen:

La de la línea de Chombote á Recuay. Expira en 1904.

La de la línea de la confluencia de Chuquicasa y Santa á Pallasca. Expira en mayo de 1905.

La de la línea de Oroya á Huncayo. Expira en 1904.

La de la línea de Lima á Pisco. Expira en 1907.

La de la línea de Oroya á Gallarisquizca y Ucayali.

La de la línea de Paita al Río Marañón. Expira en octubre de 1905.

La de la línea del Río Marañón á Manserriehe. Expira en octubre de 1905.

La de la línea de Manserriehe al Cerro de Pasco. Expira en octubre

^a El sol peruano es equivalente en el día, á \$0.49 en oro de los Estados Unidos.

de 1905. (Las tres últimas concesiones están en manos del sindicato que construyó el Ferrocarril del Cerro de Pasco.)

La de la línea de la costa de Chancay, entre Salinas y Veguata hasta un punto en la línea del Cerro de Pasco.

La de la línea de Huacho á Picuncha en la provincia de Cajatambo.

La concesión para construir una línea de ferrocarril desde un punto en la costa de la provincia de Chancay, hasta otro punto entre Oroya y Cerro de Pasco, es de fecha reciente, y se hizo en beneficio de la corporación que construyó el Ferrocarril de Cerro de Pasco. Es de presumir que el sindicato que está desarrollando las minas de la localidad prefiera usar para el transporte de los minerales una línea que le pertenezca. Esto es mejor sin duda que depender del Ferrocarril Central de Oroya, administrado y dirigido por la "Peruvian Corporation, limited."

La prolongación del ferrocarril de Chimbote hasta Recuay ha sido interrumpida; pero se espera que esto sea temporalmente y que los trabajos vuelvan á emprenderse dentro de poco, á fin de aprovechar los depósitos de carbón de piedra encontrados recientemente. En un futuro más remoto brilla la posibilidad de un ferrocarril desde Cerro de Pasco hasta Yurimaguas, en las orillas del Río Huallaga, en el cual hay un trayecto de 300 millas, que coincide con la ruta del Ferrocarril Panamericano, pasando por las cascadas de Manserriche y Aguirre.

La empresa de ferrocarril que cuenta con mayor seguridad de una realización inmediata, es la de la línea entre Lima y Pisco, autorizada por una reciente determinación del Congreso. La extensión total de la línea es de 126 millas (238 kilómetros). El Gobierno garantiza por 25 años un interés de 7 por ciento sobre un capital de £500,000. Se ha abierto licitación para la construcción de esta línea y la contrata será otorgada antes de que pase mucho tiempo. La anchura de la vía ha de ser la ordinaria. Los materiales serán suministradas por negociantes americanos, y los trabajos de la construcción estarán á cargo de contratistas también americanos, si unos y otros saben aprovechar la oportunidad.

Hay un ferrocarril de Pisco á Yca, ó Ica, que tiene 25 millas (40 kilómetros) de largo. Hay el proyecto de prolongarlo desde Ica hasta Ayacucho, y después hasta El Cuzco; y si esto se hiciera habrá una ruta alternativa para el Ferrocarril Panamericano, y se pondrá á Lima en comunicación directa por ferrocarril con Buenos Aires.

Disposiciones generales sobre ferrocarriles.—La construcción y explotación de los ferrocarriles del Perú está regida por la Ley General de Ferrocarriles de 1892, y el Decreto relativo al mismo asunto expedido en 1903. La política del Gobierno sobre este particular está desarrollada en la ley dictada en el mes de febrero del corriente año.

Según la ley de 1892, el Ejecutivo está autorizado para otorgar las concesiones que estime oportunas, y para eximir de impuestos y de

derechos de aduana, por un período determinado de tiempo el material necesario para los ferrocarriles. También se concede el derecho de tránsito por las líneas del Estado y se reconoce expresamente el derecho de dominio eminente. Después que los planos estén aprobados por el Gobierno, la concesión caducará, si una parte determinada de la obra no se concluye cada año.

Después que se adoptó el patrón de oro no se ha suscitado cuestión respecto á la base en que ha de descansar la tarifa de carga y pasajeros, ó respecto á las garantías financieras del Gobierno.

El desarrollo de los recursos minerales del Perú está identificado con el crecimiento de sus ferrocarriles. La legislación sobre este asunto es amplia, y el código de minas es completo. El pago anual de una pequeña suma asegura el derecho continuo sobre las minas que han sido denunciadas. El cuerpo de ingenieros de minas, sostenido por el Gobierno, es de mucho beneficio para la industria. Se hacen también numerosas publicaciones oficiales con el objeto de mantener al público bien informado sobre estos puntos.

ECUADOR.

Las condiciones ferroviarias del Ecuador han variado poco desde que se efectuó el trazado intercontinental, y los datos contenidos en el Informe de los Ingenieros son tan apropiados en la actualidad como lo eran en aquella época. Sin embargo, se ha progresado algo. En aquella época el país no tenía ferrocarriles. De entonces acá el proyecto de conectar á Quito, la capital, con la costa en Guayaquil, ha adelantado algo, y en la actualidad el ferrocarril está en operación hasta Guamote. Se han construído 115 millas (185 kilómetros) de Duran, en la bahía, frente á Guayaquil hasta Guamote. Quedan 165 millas (266 kilómetros) por construir para llegar á Quito. Se han vencido los grandes y costosos obstáculos en las obras de ingeniería en las secciones ya construídas, y el resto de la vía se construirá con mayor facilidad y economía que las primeras secciones. Los bonos del Ferrocarril de Guayaquil y Quito, están garantizados por una segunda hipoteca sobre la renta de aduanas de la República, y ésta ha cumplido con regularidad dichas obligaciones.

La política del Gobierno con relación á las empresas ferroviarias es pagar interés sobre los bonos garantizados por una hipoteca sobre las rentas del Estado. No se ha dictado ninguna ley general que ofrezca garantías y exenciones á las compañías de ferrocarriles. El Ecuador prefiere que no se construyan líneas ferroviarias por contratos ó concesiones, viniendo á ser los ferrocarriles propiedad del Gobierno después de un número de años. Cada Compañía fija sus propias condiciones en cuanto á las concesiones de terreno, exención de derechos de aduana, garantías, etc.

Además del Ferrocarril de Guayaquil y Quito, las únicas líneas en

proyecto y que en la actualidad se están estudiando, son las que se extienden desde la Bahía de Caraquez á Quito, y desde la Costa en un punto que se ha de determinar más adelante, hasta Zaruma, en la provincia de El Oro. Zaruma está situada en la parte sud del Ecuador, y es el centro de un distrito mineral en el cual se han organizado varias empresas para desarrollar y explotar minas.

Pronóstico de desarrollo interandino.—Por más que los ferrocarriles del Ecuador han progresado poco, se cree que la riqueza interna del país, sus minas de carbón mineral y especialmente sus recursos agrícolas, darán finalmente por resultado la construcción de medios de comunicación. Existe la convicción de que la región interandina permanece estacionaria por el hecho de que las cosechas que pueden producirse en abundancia carecen de medios para llegar á los mercados. Así pues, acontece que las exportaciones se han limitado á los distritos que están adyacentes á la costa, donde el cacao se produce en grandes cantidades y se exporta con utilidad. El Ministro de Agricultura é Industria, en su reciente informe dice lo que sigue:

“No habrá transecurrido mucho tiempo, cuando el Ferrocarril Interandino, venciendo todos los obstáculos que han fatigado nuestra marcha progresiva, salve la muralla de los Andes y venga con el ruido de su locomotora á despertar el espíritu casi muerto de nuestras poblaciones serraniegas, á la influencia civilizadora de la industria y el comercio, y dando fácil salida á la riqueza de nuestras fértiles zonas, nos conceda una vida más amplia que poniéndonos en inmediato contacto con la Costa y aproximándonos al Exterior multiplique las relaciones de intereses, rompa con el yugo de las preocupaciones y procedimientos rutinarios á los cuales nos hemos sometido ciegamente, nos estimule para el trabajo y supla las deficiencias de nuestra educación.

“La línea de hierro, en una extensión de 500 kilómetros, desde Durán hasta la capital de la República atravesará por todos nuestros climas é irá recogiendo á su paso sus diversas producciones, para sacarlas á nuestras playas y entregarlas al comercio del mundo. La lucha por la vida nacerá entonces en los pueblos del Interior, y de provincia á provincia se establecerá recíprocamente el cambio benéfico de sus respectivos productos.”

La ruta intercontinental por el Ecuador, después de entrar desde los límites colombianos, era llegar á la ciudad de Tulcán, y desde allí, bajando por el valle central de la República, pasar por las ciudades de Ibarra, Quito, Ambute, Río Bamba, Cuenca y Loja, hasta el Perú.

COLOMBIA.

El Comisionado que suscribe suprimió una visita personal á Bogotá, pero presenta los informes que ha obtenido por varios conductos.

Desde que se celebró la Primera Conferencia en Wáshington, no se

ha hecho mucho progreso en la verdadera construcción de ferrocarriles; sin embargo, posteriormente se aprobó una ley general sobre ferrocarriles, que en su espíritu venía á constituir un esfuerzo para poner en práctica sus recomendaciones. Los trazados Panamericanos también se han utilizado como base de varios proyectos.

Con arreglo á la ley de 1892, el Ejecutivo está autorizado para hacer concesiones con el fin de efectuar la construcción y operación de ferrocarriles y para subvencionarlos hasta el tipo de \$16,000 oro, por milla, cuando se trate de una línea que tenga una entreeva de 3 pies. Al comenzar el tráfico de las varias secciones de ferrocarriles, estas subvenciones se han de pagar en bonos de la renta pública redimibles con los derechos de importación que se cobren en las aduanas nacionales. El total de dichos bonos redimidos en un año cualquiera, no ha de exceder de un tanto por ciento fijo de los ingresos ó rentas de aduana, pero los bonos han de devengar interés hasta que sean redimidos. Las aduanas los han de aceptar en pago de derechos.

Líneas utilizables.—El Departamento del Cauca, adyacente á las Costas del Pacífico, es el que atravesaría la línea central del Ferrocarril Intercontinental. La riqueza de este Departamento ha sido objeto de muchos informes y, por consiguiente, no es necesario repetir estos detalles. La línea que está en operación en esta parte del país es una punta corta de 12 millas, que constituye una sección del Ferrocarril proyectado, y que una vez se construyó parcialmente desde el puerto de Buenaventura hasta Cali, ó sea una distancia de 80 millas, (129 kilómetros). Se ha celebrado un convenio y se ha autorizado una franquicia para efectuar la reconstrucción de este sistema, y es probable que en lo porvenir se efectúe su extensión hasta Bogotá. No cabe duda de que el desarrollo de las minas de carbón de antracita en el distrito de Cali, con el tiempo dará por resultado la construcción de ferrocarriles, puesto que desde el principio se obtiene un tráfico lucrativo.

El Departamento de Antioquía le ha hecho una concesión á dos americanos, los Sres. CHARLES L. WRIGHT y J. T. O'BRYAN, para que efectúen la construcción de un ferrocarril que conecte la ciudad de Medellín con las aguas bajas del Río Magdalena, y con el Departamento del Cauca. Este ferrocarril vendría á formar parte del Ferrocarril Intercontinental. La línea proyectada se extiende desde Santa Lucía, en el Río Cauca, á lo largo del Río Porce hasta Medellín, ó sea una distancia de 180 millas (290 kilómetros). Entonces dicho ferrocarril ha de continuar por el mismo valle hasta el nacimiento del Río Porce en el distrito de Caldas, á 12 millas de Medellín, y hasta un término en las riberas del Cauca.

Se cree que en vez de competir con el ferrocarril de Buenaventura desde el Pacífico hasta Bogotá, esta línea vendría á ser un auxilio, contribuyendo ambas juntas á establecer una red de comunicaciones que

han de convergir desde la Capital por las regiones de café de Cundinamarca y los ricos distritos industriales y de crianza de ganado lanar de Tolima y Cauca, en tanto que por el otro lado se ha de atraer todo el comercio de Medellín, Manizales y los centros comerciales de Antioquía, junto con los ricos recursos minerales, que tendrían su salida común por el puerto de Buenaventura.

Con arreglo á las condiciones de la concesión, se concede un derecho de vía libre de 164 pies (50 metros) y la libre introducción de todos los artículos necesarios, incluso los comestibles y medicinas que la compañía requiera. A los concesionarios se les permite establecer líneas de teléfono y telégrafo, concesión que ha de durar 50 años, después de los cuales el Gobierno tiene derecho á comprar á un valor fijo, ó á continuar la concesión por otros 50 años. La compañía está autorizada para fijar las tarifas de carga y pasajeros sobre una base de oro.

Cálculo del costo de la ruta panamericana.—El trazado intercontinental efectuado en Colombia, atravesó una línea cruzando la Cordillera occidental de los Andes hasta el valle de Cauca, y la cual seguía hasta Antioquía. Continuando hacia arriba de este productivo valle, había de efectuarse una conexión con muchas ciudades y poblaciones hasta llegar á Papayón, que había de ser la cabecera. Una línea ramal había de extenderse á través de la Cordillera central hasta Bogotá, siguiendo la línea principal desde Papayón hasta el valle de Patia, vía Poste, y desde allí por Ipiiales hasta el Ecuador. También se propuso hacer un trazado desde la línea principal hasta Cartagena, por las costas del Mar Caribe.

El cálculo que el jefe de ingenieros SHUNK hizo del costo de las secciones de ferrocarril colombianas, fué el siguiente: De Quito hacia al norte hasta La Bolsa, sobre las márgenes del Río Cauca, ó sea una distancia de 440 millas, \$32,000 por milla; de La Bolsa á Cali, una distancia de 47 millas, \$15,000 por milla; de Cali á Cartago (124 millas), \$13,000 por milla; de Cartago á Poblano (100 millas), \$32,000 por milla; de Poblano á Antioquía (70 millas), \$24,000 por milla; de Antioquía á Cartagena por la costa del Mar Caribe (373 millas), \$22,500 por milla. Los estudios posteriores que se han hecho para empresas especiales en algunas de estas rutas no han aumentado el costo calculado.

Los ferrocarriles actuales y futuros.—Las líneas de ferrocarriles que en la actualidad están en operación en Colombia no exceden de 400 millas (644 kilómetros). La mayor parte de ellas son líneas locales que carecen de una dirección ó término común, y sólo sirven para hacer frente á las necesidades del tráfico del vecindario en localidades separadas por larguísimas distancias. Un sistema de líneas conectadas sería de incalculable beneficio para la nación. También haría posible poner en práctica la indicación del distinguido soldado y explorador, General RAFAEL REYES, á saber, la construcción de un ramal desde el

Ferrocarril Intercontinental para conectar con la inmensa red de comunicaciones de ríos navegables que forma el Anuazonas y sus afluentes.

Desde el punto de vista comercial é industrial, Colombia también ha de obtener grandes beneficios de la construcción del Canal de Panamá. Este ha de constituir una salida para los productos de una región muy vasta é inmensamente productiva, y daría por resultado el pronto desarrollo de los recursos tanto agrícolas como minerales. En este concepto, el Canal de Panamá es aún más beneficioso para Colombia que para los países de Centro América. Su construcción resulta una base utilizable para un vasto plan de ferrocarriles colombianos.

BRASIL.

El interés directo de los países sudamericanos adyacentes al Océano Atlántico en el sistema intercontinental se ha menospreciado por la suposición de que todos sus recursos se han de desarrollar en toda la extensión de la Costa. Esto dista mucho de la verdad. Su desarrollo interior requiere la comunicación tanto con los Andes como con el Atlántico. Esto sucede especialmente en el vasto dominio del Brasil, donde con excepción del poderoso Anuazonas y el gran río de San Francisco, la vertiente está apenas 50 millas hacia atrás desde la costa y los cursos del río conducen al interior.

La República del Brasil tiene una política ferroviaria progresiva que aspira á tener comunicación con los Andes cuando la inmigración y colonización hayan avanzado lo suficiente en esa dirección para obtener la explotación de aquellas vastas y ricas regiones tropicales. Los planes para llegar á los escarpados de las cordilleras que daría por resultado el obtener una unión con la línea transcontinental troncal están ya bien maduros. Uno de los medios ha de consistir en unir eslabones á fin de proporcionar una comunicación directa y sin interrupción al norte del Brasil hasta los ríos navegables. Este plan se hace más importante por la sanción de que es objeto en el tratado para arreglar la controversia con Bolivia á causa del territorio del Acre.

Medios para Llegar al Amazonas.—Al tratar de la perspectiva en dicha República de Bolivia, el comisionado que suscribe ha hecho una explicación del efecto trascendental del tratado en cuanto se relaciona con dicha República. Pero sólo puede apreciarse toda su importancia cuando se ha llegado á comprender la relación que existe entre los dos países. Hablando en términos generales, lo que se pretende es poner al Brasil en comunicación comercial é industrial con los Andes bolivianos. Los \$10,000,000 de indemnización que Bolivia percibe se han de usar para la construcción de ferrocarriles y otras obras públicas que han de propender á mejorar los medios de comunicación y aumentar el comercio entre las dos naciones; pero además de esto, el Brasil se obliga á construir, dentro de su propio territorio, un ferrocarril que ha de constituir la prolongación de la navegación en el Amazonas hasta las líneas de navegación y de ferrocarril bolivianas.

Con arreglo al artículo 7 del tratado, el Brasil se obliga á construir un ferrocarril desde el puerto de San Antonio, en el Río Madeira, hasta Guaramageril, en el Mamore, con una línea raual que pasando por la villa Murtinho ú otro punto contiguo en el Estado de Matto Grosso, llegue á Villa Bella, en Bolivia, en la confluencia del Río Beni y el Mamore. El Brasil se compromete á concluir este ferrocarril dentro de cuatro años, y al usarlo, ambos países tendrán derecho á las mismas franquicias y tarifas.

Esta línea ferroviaria del Madeira al Mamore, tendrá 300 millas (483 kilómetros) de longitud. Hay una veintena de cascadas ó caídas de agua entre el puerto de San Antonio y Villa Bella, donde está situada la aduana boliviana fronteriza. Hasta ahora los únicos medios de transporte de carga han sido las canoas y otros medios de acarreo semejantes, y la falta de medios de comunicación ha estorbado y ha sido una rémora para el comercio. Este ferrocarril alrededor de las caídas del Madeira se ha discutido á menudo; se han hecho reconocimientos desde el punto de vista de la ingeniería; se han sometido varios proyectos para su debida consideración; se han aprobado planos, y se han comenzado los trabajos preliminares; pero la obra jamás ha pasado del presente estado. En la actualidad el ferrocarril es una cosa segura.

Variaciones intercontinentales.—Cuando se efectuó el trazado intercontinental, se sugirió un proyecto para la construcción de una vía ramal desde Huanchaca, en Bolivia, á través de las planicies orientales hasta Corumba sobre el alto Paraguay, y desde allí hacia arriba del Río Taquary, vía Coxin, para llegar al valle del Paramahyba, y después de atravesar dicho río subir el valle del Río Grande hasta Uberaba, que es el pueblo más hacia el noroeste del Brasil, en conexión ferroviaria con Río Janeiro, San Paulo y Santos. No se hizo ninguna tentativa para fijar la ruta preliminar de este ramal.

La opinión del Gobierno brasileño no es exactamente igual á la que han expresado los ingenieros panamericanos en su sugestión. Á juicio del Gobierno, las líneas ferroviarias que son de utilidad pública general, así como de utilidad para el comercio local, se extienden de Pernambuco (en Recife) hasta San Francisco, y desde Santos, que es el puerto del Estado productor de café de San Paulo, hasta Jundiahy, que es la línea principal del Moygana. Las prolongaciones propuestas conectarían ó entroncarían con algunas líneas en los Estados de Coyaz y Matto Grosso, hasta los límites de Bolivia. Tanto razones estratégicas como comerciales é industriales, parecen asegurar, al fin, la comunicación ferroviaria directa y sin interrupción de esta índole. Con los escasos medios de comunicación que hay en la actualidad, es necesario ir en buque de vela á Buenos Aires, y desde allí por los ríos Paraná y Paraguay, una distancia de más de 2,000 millas, para llegar á estos dos Estados.

Las líneas de índole internacional que están en proyecto, también

pondrían en comunicación el San Francisco con la frontera del Uruguay, formando así una importante división en el gran proyecto de ferrocarril interoceánico desde Pernambuco en la Costa del Atlántico, hasta Valparaíso en la del Pacífico, vía Buenos Aires. Este proyecto ha sido objeto de mucha discusión y hace algunos años que se hizo una concesión basada en él. La proyectada ruta desde Pernambuco hasta San Luis, por la frontera del Uruguay, tiene 2,794 millas de longitud (4,500 kilómetros).

En el sud del Brasil también existen razones tanto estratégicas nacionales, como de desarrollo y comercio locales, para estimular la construcción de un ferrocarril desde Porto Alegre hasta Uruguayana, sobre las márgenes del río Uruguay. El Ferrocarril de Paraná constituye una parte de esta comunicación interferroviaria general que uniría al Brasil con sus vecinos. El punto de partida de este ferrocarril es Paranaguá, y se espera que por medio de prolongaciones y ramales llegue á Punto Grosso, Puerto Amazonas y otros puntos de navegación interior. El Gobierno cede en arrendamiento este ferrocarril á empresas ó individuos particulares.

Diez mil millas en operación.—En el desarrollo de los ferrocarriles brasileños, la política de la nación y la de los varios Estados han estado generalmente acordes, y esto ha contribuído á que las diferentes líneas ferroviarias tengan una unión más íntima, por más que en un país tan enorme, tiene necesariamente que haber alguna desconexión. En la actualidad, es decir, á principios de 1904, el total de las líneas ferroviarias asciende aproximadamente á 10,000 millas (16,000 kilómetros).

Los ferrocarriles que están en operación están comprendidos en tres grupos. El primero se conoce por el Ferrocarril del Norte, y se extiende por los Estados de Río Grande del Norte, Parahiba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe y Bahía.

El segundo grupo incluye los Estados de Minas Geracs, Río Janeiro y São Paulo, ó sea la parte central del país.

El tercer grupo se extiende principalmente en el Estado de Río Grande do Sul, y constituye el núcleo de varias líneas de importancia local para el sud del Brasil.

La mayoría de los ferrocarriles son de vía estrecha, ó sea de una entrevía de 1 metro, por haberse encontrado que éstos son los más ventajosos para las condiciones topográficas y de otra índole.

El Señor Don THOMAS C. DAWSON, Secretario de la Legación de los Estados Unidos, hizo una reseña completa de los ferrocarriles brasileños en un informe que envió al Departamento de Estado. El siguiente es un resumen de las varias líneas:

El ferrocarril de Sorcabana, ramal suroeste que se extiende hacia la frontera en Paraná, y hacia el Río Grande do Sul.

El ferrocarril de Moygana, que se extiende en el Estado de São

Paulo, con una prolongación que entra en Catalao, en el Estado de Goyaz, y desde allí hasta Cuyaba, capital de Matto Grosso.

El ferrocarril de São Paulo y Río Grande, línea troncal que se extiende entre la parte central y sur de Brasil, hasta Porto de União, cabecera de navegación en el Río Iguassu, donde se propone establecer el empalme de todos los ferrocarriles del sur del Brasil, Paraguay y el noroeste de la Argentina, así como para las líneas que penetran en la frontera del Paraguay y que se extienden hasta el Río Uruguay.

Este informe se ha incluido en el manual sobre el Brasil que ha publicado la Oficina de las Repúblicas Americanas y, por tanto, el Comisionado que suscribe no juzga necesario repetir de una manera minuciosa los datos que se han dado con tanta amplitud como inteligencia.

El régimen legal de los ferrocarriles brasileños se encuentra en una Ley general y en una serie de codificaciones. El precepto principal lo constituye la garantía de un interés de 5 por ciento sobre el capital, el cual se fija de acuerdo con los varios reglamentos ó disposiciones relativas al costo de la construcción, instalación, etc. Estos ferrocarriles son propiedad en parte de extranjeros, y en parte de la nación y de los estados respectivos. Los propietarios extranjeros son mayormente ingleses, aunque hay algún capital francés y belga invertido en ellos.

Las compañías de ferrocarriles muestran una marcada preferencia por el material rodante y de ferrocarril (sobre todo las locomotoras) fabricadas en los Estados Unidos. Esto se nota especialmente en las líneas que están bajo el dominio del Gobierno.

URUGUAY.

La relación que el Uruguay tiene con el proyecto intercontinental, así como con el sistema de ferrocarriles intersudamericano, resulta evidente por virtud de su posición geográfica respecto de la República Argentina, el Brasil y el Paraguay. Esta condición internacional ha sido reconocida en la legislación de la República. La ley de 1884, que era una codificación y amplificación de varias leyes anteriores, estableció definitivamente los límites de los sistemas de ferrocarriles uruguayos. Estos trazados eran para ferrocarriles de una entrevía regular de 4 pies y 12½ pulgadas, que debían extenderse desde Montevideo hacia el Río Uruguay, á fin de entroncar ó empalmar con las líneas Argentinas, lo cual haría posible establecer la comunicación directa y sin interrupción con Bolivia y el Perú; y también por una línea hasta Rivera, estableciendo así la ruta más corta hasta Asunción, Paraguay, en la parte oriental de Bolivia, y un empalme con la línea central intercontinental. Además, se extenderían otras líneas hacia Yaguaron y el lago Morín, que servirían para acortar el tiempo al ir al Río Grande,

Pelotas y Porto Alegre, en el Brasil, y una línea transversal que se habría de extender desde Colonia, enfrente de la ciudad de Buenos Aires, hasta San Luis, en la frontera brasileña, que constituiría una sección de la última línea interoceánica entre Pernambuco y Valparaíso.

Medidas de legislación práctica.—El objeto de esta legislación fué una política muy previsora, cual era la de hacer que el puerto de Montevideo pudiese apreciar completamente la ventaja de ponerse en comunicación ferroviaria con todo el continente.

La ley de 1884 se aumentó con la legislación de 1889, que preceptuaba lo que se conocía por el Ferrocarril del Interior del Uruguay, desde colonia hasta San Luis, teniendo un empalme con las líneas occidentales en Perdío, con las líneas centrales en Durango, y con las líneas del noroeste en Cero Chato (Puntas del Yi).

El precepto principal de la ley de ferrocarriles uruguayo consistía en una garantía de un interés que no había de exceder de un 7 por ciento sobre el capital de £5,000 por kilómetro. Este interés se rebajó posteriormente á un 3½ por ciento. La ley prescribía la exención de los impuestos del comercio y territoriales, y la libre entrada del material que se usara en la construcción de ferrocarriles. La cantidad del capital garantizado por el estado asciende como á \$28,000,000. La inversión de capital en todos los ferrocarriles de la República, después que se hayan concluído las líneas que en la actualidad están en vías de construcción, ascenderá á \$98,000,000. Casi podría decirse que la conexión del Paraguay con el sistema de ferrocarriles intercontinental, existe en la actualidad, puesto que sólo falta en la red de ferrocarriles uruguayos y argentinos, una sección de 22 millas (36 kilómetros), entre Concepción y Paysandú, centro de la gran industria de extracto de carne. Una vez que se construya esta sección, habrá comunicación directa y sin interrupción entre Montevideo y Jujuy, en la Argentina del norte.

Otro punto que hará posible una comunicación directa y continuada será la travesía del Río Uruguay, en Monte Caseros, y el empalme allí con el ferrocarril que se extiende de Santa Rosa á Montevideo.

Mantenimiento de la identidad de intereses.—Los ferrocarriles del Uruguay están mayormente bajo el dominio de la corporación conocida por el Central Uruguay, que es el dueño ó arrendatario de la mayor parte de las líneas. De acuerdo con el nuevo arreglo de las obligaciones ó deudas extranjeras del Uruguay, que se efectuó en 1890, el interés garantizado sobre las líneas principales y sobre la prolongación del norte, se fijó en un 3½ por ciento. La garantía de este último interés se obtuvo mediante la hipoteca de un 45 por ciento de los ingresos de aduana. La corporación Central del Uruguay está bajo el dominio de los intereses que rigen el ferrocarril del sud de la Argentina, los ferrocarriles de Buenos Aires y Rosario y Central Argentino. Esta fusión de intereses está dando por resultado varias prolongaciones y ramales de las líneas del Uruguay.

El Gobierno del Uruguay tiene muchas obras de puertos en vías de construcción en Montevideo, lo cual constituye un aliciente adicional para la inversión de capital extranjero en los ferrocarriles y en otras empresas. En proporción con el número de sus habitantes, este país tiene mayor número de millas de ferrocarril que cualquiera de las otras Repúblicas sudamericanas. El Departamento de Ingenieros en su último informe anual dice que se está progresando mucho en la construcción de prolongaciones y líneas ramales.

PARAGUAY.

El hecho de estar el Paraguay situado en el medio del continente, hace que sea especialmente conveniente para dicho país el ponerse en comunicación con sus vecinos por medio de ferrocarriles, así como por los medios que proporcionan los sistemas de navegación fluvial. Su relación con la República Argentina, el Brasil y el Uruguay, se ha mostrado ya en la reseña que se ha hecho de las proyectadas prolongaciones de las líneas en estas últimas Repúblicas.

El único ferrocarril que está en operación es el que se extiende desde Asunción, en las márgenes de Río Paraguay, hasta Villa Encarnación, sobre las márgenes del Río Paraná, es decir, una distancia de 217 millas (350 kilómetros). Aún no se ha construído la sección de ferrocarril desde Villa Encarnación, que se ha de unir á las líneas argentinas que se extienden hasta Buenos Aires, aunque se cree que su construcción no se ha de demorar muchos años. Cuando se terminen la prolongación argentina hasta Posadas, y la prolongación del Central Uruguay desde Rivera hasta San Boya, la parte central del Paraguay tendrá una rápida comunicación entre los ríos de La Plata y Paraguay, y este hecho contribuirá grandemente á su desarrollo interior. Esta región será también el lugar para formar un empalme con el Ferrocarril Interecontinental Principal y establecer comunicación entre el Uruguay, los Estados del Sud del Brasil, una parte de la República Argentina, Bolivia, y el Perú.

El país necesita especialmente ferrocarriles tanto en el este como en el oeste. Una ley general prescribe subvenciones de £4,000 por kilómetro para los trabajos de construcción, incluyendo el material rodante. También se autorizan concesiones sobre la base de un 6 por ciento de garantía sobre un capital de £6,000 por kilómetro, debiendo durar la garantía de 20 á 30 años. En diferentes épocas se han hecho concesiones á los que presentasen proyectos realizables, pero, á pesar de esto, hasta ahora no se han aprovechado dichas oportunidades.

VENEZUELA.

Como quiera que el interés de Venezuela en el Ferrocarril Panamericano por virtud de su situación geográfica es menos directo y más

remoto desde el punto de vista del tiempo, el Comisionado que suscribe no juzgó necesario por ahora visitar dicha República.

En el informe de los ingenieros se indica la posibilidad final de una línea ramal desde el Ferrocarril Intercontinental Principal que se extiende por Colombia hasta los puertos venezolanos. Se sugirió que la línea empezase en Medellín, en Colombia, y se extendiese vía Pavas y Puerto Berrio, Bucarananga, Pamplona, San José de Cucutá, La Grita, Mérida y Trujillo, hasta Valencia, donde se efectuaría una unión con el Ferrocarril que en la actualidad está en operación entre aquel punto y Caracas.

ALGUNOS DETALLES GENERALES.

Por más que se advierte falta de uniformidad en los métodos estadísticos de las diferentes Repúblicas, y aunque no es posible fijar con exactitud los ferrocarriles que estaban en operación en una fecha determinada, á causa de los diferentes sistemas que se emplean, siendo así que algunos excluyen líneas que operan en ferrocarriles que están en vías de construcción, pero que no se han terminado, y otros cuentan las líneas que se usan en el trabajo de construcción, pero que aún no conducen carga y pasajeros, el Comisionado que suscribe cree, en vista de los datos recogidos, que el siguiente es un resumen exacto de los ferrocarriles que estaban en operación el día 1º de enero de 1904.

Países.	Millas.	Kilómetros.
América del Sud.....	27,800	44,776
América Central.....	1,033	1,660
México.....	9,700	15,612

El cálculo del Capitán E. Z. STEEVER, del Cuerpo de Ingenieros, acerca de la ruta intercontinental, era que en 1896 la distancia por la ruta general de Nueva York á Buenos Aires, era 10,471 millas (16,860 kilómetros). Él calculó que de éstas había 6,702 millas en operación, quedando así un espacio intermedio de 5,285 millas por cubrir. Desde la época en que se presentó este informe hasta la reunión de la Segunda Conferencia en México, no se hizo prácticamente ningún progreso en cuanto al cierre ó unión de estos eslabones, pero el Comisionado que suscribe encuentra, por los datos que se le han facilitado y que se indican en los informes detallados de los varios países, que algo se ha hecho para acortar esta distancia total. En la ruta principal se han construído aproximadamente 460 millas (772 kilómetros), quedando por construir 4,825 millas (7,760 kilómetros), si no se varía la ruta trazada en el reconocimiento intercontinental. La probabilidad de acortar la distancia hacia la cual llama la atención el Cuerpo de Ingenieros, parece comprobarse por los últimos reconocimientos que se han hecho y las rutas que se han trazado en beneficio de empresas particulares.

Líneas Ramales ó Laterales.—En un informe que tiene por objeto proporcionar datos prácticos que pueden ser de utilidad inmediata y en el cual se trata de evitar la discusión de teorías generales, es conveniente no permitirse hacer pronósticos ni especulaciones. Sin embargo, no es posible suprimir del todo la discusión de los sistemas de líneas ramales ni los proyectos de índole general, sobre todo cuando la influencia que ejercen en el crecimiento y desarrollo de los diferentes países es tan evidente.

Las resoluciones de las dos conferencias internacionales americanas respecto del Ferrocarril Panamericano, comprenden expresamente los sistemas de líneas ramales ó laterales, las cuales se discuten también en el reconocimiento intercontinental. Los ejemplos que ofrecen Chile, la República Argentina, México y la América Central, son notables.

La reciente política y legislación de los varios Gobiernos también han hecho que se tome en consideración, desde un punto de vista práctico, la extensión de los ferrocarriles boliviano y peruano hacia la vasta región del Amazonas y otras vías fluviales interiores, así como también los proyectos del Brasil para poner sus vastos y vírgenes distritos en comunicación entre sí por medio de ferrocarriles que se extiendan hacia las escarpaduras ó vertientes de los Andes. Con el conocimiento de las medidas que en la actualidad se están efectuando, el proyecto de abrir el interior del continente sudamericano á la colonización y al comercio, resulta realizable.

El transporte en Ríos y Lagos Afluentes.—Los eslabones ó conexiones de agua constituyen un factor importante en muchas grandes redes de ferrocarriles, sobre todo en sus primeras etapas. Como ejemplos elocuentes pueden citarse los grandes lagos y ríos en los Estados Unidos y el Canadá, y la utilización de los lagos Baikal, en el ferrocarril transiberiana en Russia. Su importancia es aún mayor en Sudamérica, donde corren el Amazonas, La Plata, el Paraná, el Paraguay, y el Orinoco.

En el plan general de la línea intercontinental, el único eslabón de transporte fluvial directo es á través del lago Titicaca, desde Puno en el Perú hasta Cuaqui en Bolivia, es decir, una distancia de 110 millas. Pero como aditamento de esto, según ya se ha mostrado, existen las conexiones ramales que se han de formar llegando á las aguas navegables del Río Beni en Bolivia, el Ucayli ó Marañen en el Perú, y el San Francisco en el Brasil.

Los datos más completos que jamás se han recogido acerca de este asunto, los contiene el informe que el General RAFAEL REYES presentó á la Segunda Conferencia, en el cual informe explica los resultados de las exploraciones que hicieron sus hermanos y él mismo, por el casi ilimitado interior del continente sudamericano. En dicho informe mostró cómo podría efectuarse la conexión ferroviaria con el inmenso sistema de comunicaciones fluviales del Amazonas y sus ríos

tributarios ó afluentes, en una extensión de territorio que excede de 4,000,000 de millas cuadradas. Puesto que pueden utilizarse estos valiosos datos que tanto han de contribuir al progreso del mundo, no es necesario que el Comisionado que suscribe discuta este asunto, excepto para indicar, como ya lo ha hecho, que la conexión de los sistemas de ferrocarriles con las vías fluviales interiores está á punto de realizarse.

El Transporte Marítimo y la Competencia.—Sobre el asunto de un ferrocarril longitudinal que por su índole vendría á quedar paralelo á la costa del Pacífico, por más que en algunas regiones seguiría un curso en zig-zag, á menudo se hace la objeción de que la idea no es realizable, tanto por el hecho de que el servicio de buques de vapor y de vela llena todas las necesidades del comercio, como porque, si dicha línea se construyese, tendría que operarse con pérdida, puesto que sería imposible competir con el transporte marítimo. Es innegable que los buques de transporte recogen la carga que para ellos existe á lo largo de la costa; pero no es menos cierto que ninguna línea de buques ó vapores jamás descubre ni desarrolla los recursos naturales del interior de un país. Los ferrocarriles son los que, al efectuar el desarrollo de la riqueza natural, están llamados á crear un negocio lucrativo tanto para el transporte marítimo como para los ferrocarriles mismos.

El ejemplo más elocuente de la índole estacionaria del transporte marítimo se encuentra en México. Hace cuarenta años que dicho país tenía los mismos medios de transporte marítimo á los puertos de Europa y de los Estados Unidos, desde el Atlántico, y á California por el Pacífico, que tiene en la actualidad. Pero el comercio marítimo no tuvo prácticamente ningún aumento hasta que la era de construcción de ferrocarriles vino á aumentar enormemente el negocio. La estadística muestra que el negocio de las compañías de vapores se ha desarrollado en proporción con el crecimiento y la competencia de los ferrocarriles mexicanos.

Además del desarrollo interior y el aumento del comercio, una línea ferroviaria situada prácticamente paralela á la costa del Pacífico, daría por resultado la competencia en las tarifas de carga y pasajeros entre los puntos locales, lo cual sería altamente beneficioso. El examen de la tarifa de carga y pasajeros entre cualesquiera de los puntos intermedios de Panamá á Valparaíso, muestra la prevención que hay contra el comercio local y los viajes. Dicha línea ferroviaria también ofrecería la gran ventaja de poder evitar las demoras que resultan de la cuarentena. Esto se demostró de una manera muy notable durante todo el año pasado, cuando prevaleció la peste bubónica y cuando á muchos puertos, á pesar de no estar infestados, se les privó enteramente de los medios de comunicación entre sí. Donde quiera que había una conexión ferroviaria se evitaron muchos de los inconvenientes que resultan de la cuarentena. De idéntica manera es

evitarían las demoras en el correo. Mientras prevaleció la plaga bubónica, los correos de Nueva York á Valparaíso cuyo itinerario es como de 30 días, se estuvieron dos meses, y algunas veces más, para llegar á su destino. Otro tanto puede decirse del Callao y de otras ciudades del Perú.

La Diferencia de Entrevías.—Se hace la objeción de que las diferentes entrevías que se emplean en los varios sistemas de ferrocarriles constituyen una rémora para la intercomunicación por medio de una línea troncal internacional. Este argumento tendría más fuerza si los modelos de entrevías adoptados fuesen invariables. Pero la conexión ferroviaria intercontinental, á sí como otras fases de la construcción de ferrocarriles, es un procedimiento gradual. Lo principal y más importante es formar un empalme de manera que exista el medio de comunicación continuada ó sin interrupción, de un punto ó de un país á otro. Después de esto, y cuando el tráfico crece de manera que aumenta la cantidad de cargas sin interrupción de un punto á otro, puede determinarse la cuestión de una entrevía uniforme. Esto es lo que muestra la historia de la construcción de ferrocarriles así en los Estados Unidos como en otros países. Hay tres anchos de carril ó entrevía que se conocen por la entrevía ancha, de 5 pies y 6 pulgadas (1.58 metros); la entrevía angosta, de 3 pies $3\frac{3}{4}$ pulgadas (1 metro); y la entrevía modelo ó regular de 4 pies $8\frac{1}{2}$ (1.45 metros). La entrevía ancha prevalece en más de la mitad de las líneas de ferrocarriles argentinos, y también en el Brasil; pero los ferrocarriles que aún la conservan no forman secciones indispensables de una línea central intercontinental. Por más que la presente política de las compañías no se propone cambiar estas líneas de ancha entrevía, y convertirlas en líneas de entrevía regulares, también es cierto que son muy pocos los nuevos ferrocarriles que se construyen sobre dicha base.

La entrevía angosta ó de 1 metro, es la más común en los países sudamericanos, y su supuesta economía hace que se use en muchos de ellos en el presente estado de desarrollo ferroviario. Pero puede ensancharse, según la experiencia lo ha demostrado, y no cabe duda de que con el tiempo se hará así en la mayor parte de los países. En algunos puntos se usa el tercer riel. La prueba más reciente de la ventaja de adoptar la entrevía regular ó modelo, se ha mostrado en México, donde el ferrocarril nacional la adoptó, y lo que se conoce por la ruta de Laredo, en la actualidad usa la entrevía regular ó modelo desde la frontera hasta la ciudad de México. Las dos Conferencias recomendaron la entrevía regular ó modelo, y es digno de mencionarse que este ancho de entrevía prevalece en las líneas de ferrocarriles existentes y en proyecto hasta Guatemala, y que también es la preferida en el Perú y en cierta parte del ferrocarril Chileno.

Dificultades en los Trabajos de Ingeniería.—Como quiera que al Comisionado que suscribe no se le ha hecho el encargo ni impuesto el deber

de investigar las cuestiones técnicas de la construcción de ferrocarriles, no ha creído necesario incluir en este informe ninguna relación de los problemas de ingeniería ni de las dificultades que se presentan para resolverlos. Una autoridad competente ha explicado este asunto en los informes relativos al trazado intercontinental. Uno de los méritos principales de dicho trazado ha sido el proporcionar á los peritos la base para hacer estudios ulteriores, base que ellos han utilizado para hacer indicaciones acerca de las variaciones en la ruta, algunas de las cuales reducen á un grado mínimo los obstáculos que se presentan en las obras de ingeniería.

Hablando en términos generales, puede decirse que las secciones del ferrocarril intercontinental no presentan obstáculos en las obras de ingeniería que no se hayan vencido ya en las líneas construídas, como en el ferrocarril del Callao á Oroya, por ejemplo, que tiene infinidad de declives, curvas, puentes, desviaderos, viaductos, y túneles, ó en el de Guayaquil y Quito, así como en varios ferrocarriles mexicanos. La cuestión práctica es el costo que ocasiona el vencer estos obstáculos y el poder de los diferentes Gobiernos para llenar la falta cuando la tarifa en perspectiva no ofrece bastante aliciente á las empresas particulares. Esa cuestión queda resuelta mediante el propósito del Gobierno chileno de abrir un túnel á través de los Andes; por la medida que ha tomado la República Argentina de construir una prolongación hacia á el Norte, por la quebrada de Humahuaca hasta Bolivia; por virtud de la política que ha adoptado el Gobierno boliviano respecto de la línea que conecta á Tupiza y Uyuni; y mediante los planes del Gobierno peruano para cerrar el espacio que hay hasta Cuzco.

Aplicación de la electricidad.—En relación con los problemas de ingeniería, vuestro Comisionado desea dar publicidad á las sugerencias que ha recibido acerca de la posibilidad de utilizar la electricidad como fuerza motora en la construcción de ferrocarriles en algunas secciones de los Andes. Parece que puede utilizarse con este fin la enorme fuerza hidráulica que existe en dichas secciones. Esta cuestión se está tomando en consideración en relación con la posible aplicación de dicha fuerza motora eléctrica al ferrocarril de Jujuy-Bolivia, donde el costo del combustible es muy subido, puesto que es necesario importar el carbón y luego traerlo de la costa desde una distancia de 1,000 millas. Se ha usado la madera del país en la obra de tirar las estacas ó pilotes, y construir la base ó cimiento de los muelles y viaductos. Se necesitan tres toneladas de madera para generar una fuerza igual á la que se produce con una tonelada de carbón mineral. Además, estas maderas no podrían utilizarse largo tiempo como abastecimiento de combustible para las máquinas. Se está estudiando la fuerza motora hidráulica de los ríos Yala, Reyes y Jujuy.

El Señor ALEJANDRO BERTRAND, distinguido ingeniero civil chileno,

que fué el perito técnico de su Gobierno en la controversia que surgió acerca de los límites con la República Argentina, y que ha hecho un estudio muy completo de las Cordilleras al efectuar la obra de demarcación, ha recomendado el experimento de la tracción eléctrica. Su opinión, según se le ha referido á vuestro Comisionado, es que, dado el subido precio del carbón y del combustible en general, la posibilidad de utilizar la electricidad como fuerza motora generada por una fuerza hidráulica natural, podría, y tal vez debe convertirse en un factor determinante, cuando llegue el momento de elegir entre dos ó más rutas posibles. El resto de la opinión de los inteligentes podría estar en favor de una ruta cuya construcción fuese más costosa cuando dicha fuerza hidráulica se encuentra á mano en competencia con una más económica para efectuar la construcción, en la cual sería necesario traer el carbón mineral de la costa para llevar á cabo la operación. Esta idea se le ha de ocurrir á cualquier ingeniero en los Andes, que día tras día contempla la enorme é incalculable potencia hidráulica representada por millones de torrentes á medida que sus aguas caen de nivel á nivel.

El Señor BERTRAND dice que en los Estados Unidos existen los mejores peritos en el procedimiento de la transformación de la fuerza hidráulica en fuerza motora, así como en el procedimiento de transmitir esta última á largas distancias. Él sugiere que estos ingenieros se unan ó agreguen á las futuras comisiones de reconocimiento y que decidan en cada caso particular, si la idea es ó no realizable. El Señor BERTRAND sugiere, además, que podría haber otra razón en apoyo de un ferrocarril operado eléctricamente, sobre todo si se pudiese operar desde estaciones de fuerza motora, en vez de operarse con locomotoras, puesto que el peso de estas últimas representa un factor tan importante al determinar las dimensiones de los puentes y de los lechos de la vía en general. En una empresa para la cual toda pieza de hierro ó acero ha de traerse de tales distancias al lugar donde se ha de usar, que hace que el costo de conducción ó flete sea varias veces mayor que el de producción, y en la cual el trabajo de obreros hábiles ha de llegar á un precio máximo, en tanto que el trabajo de los obreros nativos ha de ser barato, parece que cualquier método que propenda á disminuir las dimensiones de los viaductos y puentes, es digno de tomarse en consideración.

En Bolivia puede ofrecerse dentro de poco tiempo un experimento práctico de la utilidad de la fuerza hidráulica en su aplicación á la tracción eléctrica, siendo así que en dicha República se han preparado extensos planes para la construcción de un ferrocarril que se extienda hasta las Yungas por medio de la electricidad. El Comisionado que suscribe ha hecho mención de este proyecto al discutir los ferrocarriles bolivianos que es probable que se construyan.

Por relacionarse con el empleo de la fuerza eléctrica suministrada

por fuentes hidráulicas, la reciente investigación que hizo el Señor THORMANN, prominente ingeniero suizo, puede ser valiosa en Sudamérica, donde las Cordilleras crean condiciones semejantes á las que existen en Suiza. El ingeniero THORMANN encuentra que el empleo de la electricidad en vez del vapor, en los ferrocarriles suizos, es enteramente practicable y posee muchas ventajas. En dicho país el costo de los cambios en el ferrocarril resultaría considerable. En los países sudamericanos que los Andes atraviesan, no se encontraría este obstáculo al construir nuevas líneas.

El costo y eficacia del obrero.—Las condiciones obreras se diferencian tanto en los diferentes países, que el Comisionado que suscribe no juzga posible hacer un cálculo que pueda resultar exacto en todos los casos. Pero puesto que el sueldo del obrero representa el costo principal en la construcción de ferrocarriles, el Comisionado que suscribe ha tomado nota de los datos que le han dado los que se ocupan en la obra verdadera. De estos datos puede sacarse la conclusión general de que el promedio del sueldo de un peón ó jornalero en la construcción de ferrocarriles en las Repúblicas hispanoamericanas no excede de 50 centavos oro por día, con una eficacia probable de un 75 por ciento á un 80 por ciento, comparado con un obrero semejante en los Estados Unidos. Esto compensa la diferencia que existe en las costumbres y la interrupción que causa la frecuencia de días de fiestas de la iglesia y nacionales.

En el ferrocarril de Cerro de Pasco, en el Perú, el promedio de los sueldos que se pagaban era un sol, ó 49 centavos en oro por día. Las nivelaciones las hacían cholos, mestizos ó indios nativos puros. La obra de mampostería de los puentes, muelles, etc., la hicieron por contrata albañiles italianos.

En la prolongación del ferrocarril argentino desde Jujuy hasta Tupiza, el tipo de sueldo más alto era un peso en moneda nacional, que equivale como 42 centavos oro. Los obreros que se emplean son naturales del país ó italianos, siendo así que en la República Argentina hay un gran número de italianos.

En México, donde se han construído muchos ferrocarriles, la mayor parte del trabajo lo han hecho obreros nativos. De una serie de informes que se le han proporcionado al Comisionado que suscribe, no aparece que el promedio de los sueldos que se han pagado ha ascendido á 35 centavos oro, si es que ha llegado á dicha cantidad.

Hace dos años, cuando en Nicaragua se estaban construyendo algunos ferrocarriles, el tipo de sueldo que se pagaba no equivalía á 20 centavos oro.

En el Brasil, cerca de la costa, durante un largo período, los trabajadores en las líneas no obtenían más de 28 centavos por día, al paso que en el interior, dicho sueldo llegó á reducirse hasta 15 centavos por día. Dícese que en la actualidad el tipo de sueldo ha subido un tanto, debido al hecho de que las condiciones financieras han mejorado.

Es necesario reconocer que el tipo de sueldo que se paga por los trabajos agrícolas en cualquier país, no puede tomarse como base para los trabajos en ferrocarriles. En muchos puntos donde el Comisionado que suscribe hizo investigaciones encontró que dicho tipo era aún mucho más bajo. En Gnatemala, donde el tipo de los sueldos los fija el Gobierno por medio de un decreto, el tipo de paga es 9 centavos oro por día, pero los obreros ó trabajadores en los cafetales durante largo tiempo no percibieron más de 6 centavos por día. También es preciso tener en cuenta que en muchos de estos países después de hacer frente á las exigencias de las tareas agrícolas, no quedan trabajadores bastantes para emplearse en la construcción de ferrocarriles, aún en el caso de que dichos trabajadores fuesen capaces ó competentes para dicha tarea. La mayor parte de los gobiernos de dichas Repúblicas no se oponen á la importación de trabajadores de ferrocarriles, por más que generalmente se dictan reglamentos especiales sobre la materia. En Honduras, con arreglo á una reciente concesión, se permitió la entrada de obreros contratados, con excepción de los chinos.

Los trabajadores procedentes de las Antillas han venido á llenar el vacío que existía en los países de Centro América. Los Ferrocarriles de Costa Rica los construyeron principalmente negros jamaquinos. En las prolongaciones del Ferrocarril Central de Guatemala se trajeron zapadores y mineros de la Martinica para limpiar la vía á través de los bosques.

Principios en común.—En las relaciones detalladas relativas á los varios países, se han expuesto los preceptos principales de las leyes de ferrocarriles de las diferentes Repúblicas. El Comisionado que suscribe solicitó informes especiales sobre un punto que más bien es una cuestión de convenio internacional que de leyes. Este punto se refiere al tránsito de mercancías sin interrupción desde el sistema de ferrocarriles de un país, á través del territorio de otro. La Comisión panamericana de ferrocarriles de ambas conferencias, recomendó que el comercio de tránsito por las diferentes Repúblicas no debía pagar derechos de aduana ni contribución de ninguna clase. Al Comisionado que suscribe se le informó en cada caso, que los Gobiernos respectivos estaban dispuestos á efectuar esta clase de arreglos tan luego como surgiese la ocasión para ello.

El Perú y Chile han celebrado convenios con Bolivia, con arreglo á los cuales se concede el tránsito directo y sin interrupción desde sus puertos á través de la frontera y hasta dentro del territorio boliviano. Las Repúblicas de Centro América han celebrado entre sí convenios semejantes. El tratado celebrado entre la República Argentina y Bolivia para efectuar la prolongación del Ferrocarril Central del Norte, tiene por objeto un convenio análogo, cuando el ferrocarril cruce la línea de demarcación. De idéntica manera Chile y la República Argentina celebrarán un Convenio una vez que se termine el Ferrocarril Trans-

andino. Esta cuestión no ofrece ningún obstáculo al proyecto de línea intercontinental.

Las recomendaciones tanto de la Primera como de la Segunda Conferencia, de que los materiales para la construcción y operación de ferrocarriles se declarasen exentos de derechos de importación, se han cumplido casi universalmente, al paso que en la mayoría de las Repúblicas se ha prescrito también la exención de la contribución nacional, y algunas veces también se ha prescrito la exención de las contribuciones provinciales ó municipales. El deseo de conceder subvenciones y terrenos baldíos, y de garantizar el interés sobre el capital invertido, se demuestra casi universalmente.

Las Leyes de las diferentes Repúblicas contienen preceptos semejantes.—Los rasgos más salientes de las leyes de ferrocarriles de las Repúblicas que el Comisionado que suscribe ha visitado, son semejantes, y están en armonía con el sistema de jurisprudencia latino y los principios de los códigos que prevalecen en los países hispanoamericanos. El reglamento del Estado de los acarreadores comunes es más estricto y detallado que en los Estados Unidos, tanto en cuanto á la tarifa de carga como á la de pasajeros, y también en cuanto á las condiciones del tráfico y las operaciones de las líneas. Pero si es verdad que la inspección del Gobierno es más estricta, también es cierto que la protección contra toda interrupción del tráfico á causa de las huelgas y por otros motivos semejantes, es más directa y el dominio de la relación entre los empleados y los patrones, incluso las mutuas obligaciones de los empleados y de las corporaciones que los emplean, se hacen cumplir con más rigidez.

En casi todas las Repúblicas, el porte libre de la correspondencia del Gobierno, constituye una de las condiciones de la franquicia. El principio abstracto de la reversión final de los ferrocarriles al Estado, se afirma en el precepto relativo á su adquisición después de un período de tiempo fijo, que generalmente es noventa años. La tendencia actual parece oponerse á que el Gobierno posea los ferrocarriles, excepto en los casos especiales en que consideraciones de política nacional hacen que las líneas de ferrocarriles se proyecten y construyan á costa ó por cuenta de la nación.

Acuerdo para la defensa mutua.—No se ha formulado ningún convenio internacional que tenga por objeto prever las futuras contingencias en cuanto al dominio de las líneas continentales, y puede decirse que ningún acuerdo es practicable. Al menos, no existe ninguna exigencia inmediata para que se dicte un precepto especial en las leyes. Sin embargo, al efectuar un examen de toda la cuestión, es necesario tener en cuenta la importancia de la protección al comercio en caso de ocurrir una guerra entre las potencias europeas, ó de una guerra europea contra una ó más de las naciones americanas. Según se ha expresado en el informe que la Comisión Panamericana de Ferrocarriles presentó

á la Segunda Conferencia, el comercio podría afectarse seriamente á causa de la interrupción de la comunicación marítima, pero el peligro procedente de esta causa se reduciría á un grado mínimo si las Repúblicas de toda la América se conectasen entre sí por ferrocarril, no estando así obligadas á depender de la comunicación marítima. Una línea de ferrocarril que pudiese en comunicación á las Repúblicas de toda la América, sería un beneficio para todas ellas y, con el apoyo de los Estados Unidos, las colocaría en una posición invulnerable á cualquier asalto europeo, y quedarían libres de toda injustificada ó inconveniente agresión de potencias extranjeras.

LOS MERCADOS Y EL COMERCIO.

La cuestión del comercio que se ha de desarrollar por virtud de la construcción de ferrocarriles tiene dos aspectos. El primero tiene una relación directa con la construcción de ferrocarriles, por cuanto proporciona la oportunidad de obtener un mercado más amplio, si quiera sea temporal, para suministrar rieles de acero, material rodante y material para construcción de puentes. El segundo aspecto de la cuestión se relaciona con el comercio en general y la demanda permanente que puede crearse.

Al describir las fundadas esperanzas ó perspectivas de los diferentes países, tanto en cuanto al ferrocarril intercontinental como en cuanto á otros ferrocarriles proyectados, el Comisionado que suscribe ha indicado los que prometen la más pronta realización. Esto se ha hecho á fin de que se aproveche la oportunidad para suministrar el material que se necesite para su construcción. Esto puede entenderse en general, en vista de la relación que se ha hecho de las concesiones y de las prolongaciones, donde la construcción de dichas vías está ya progresando, ó donde es probable que se comience pronto.

Al poner en práctica las empresas existentes, se han comprado rieles de acero tanto en los Estados Unidos como en Europa. El Comisionado que suscribe ha notado que, á pesar de la ventaja de los costos de flete que tienen los exportadores ó remitentes europeos, las fábricas de los Estados Unidos pueden suministrar, tanto á la América Central como á la del Sud, los rieles de acero que se necesitan para la construcción de las líneas proyectadas y para mejorar ó reparar las existentes. La ganancia que este comercio ofrece justificaría que se solicitase.

Se ha mostrado una marcada preferencia por el material rodante fabricado en los Estados Unidos, con excepción de los rieles. Las locomotoras, y los carros de pasajeros y de carga, se construyen con arreglo á los modelos que se consideran más á propósito para las necesidades locales y las condiciones especiales del tráfico. A pesar de que las líneas de ferrocarriles en Sud América las poseen extranjeros y del natural deseo de las potencias europeas de favorecer sus industrias, éstas no pueden competir con éxito con el fabricante americano, en el

precio ni en la adaptabilidad de las mercancías, cuando este último fabricante quiere hacer la competencia en ese campo y luchar por obtener su dominio.

La preferencia del material rodante americano.—El Brasil ofrece el ejemplo más notable de la preferencia que se muestra por las locomotoras y otros materiales rodantes americanos. En el último informe del Departamento de Obras Públicas de dicha República, se hace una relación del material rodante y de otros materiales existentes. En casi todos los casos, el modelo de construcción americana es el preferido. Se usa generalmente el sistema de Westinghouse. Los Estados Unidos van á la cabeza en cuanto á locomotoras, y también en cuanto á carros de pasajeros, al paso que la Gran Bretaña tiene la preferencia en carros de carga. Se usa casi exclusivamente el modelo de carro para la conducción de ganado vivo.

El mayor uso que de los carros de carga ingleses para la conducción de la cosecha de café se hace en los ferrocarriles, se advierte en la línea que se extiende de Jundialhy á Santos. El número de dichos carros excede de 2,500.

El resumen detallado es el siguiente:

Países.	Locomotoras.	Carros de pasajeros.	Carros de carga.
Estados Unidos.....	616	576	2,387
Gran Bretaña.....	279	333	5,716
Francia y Suiza.....	43	30	491
Bélgica y otros países.....	8	92	1,439

Se notará que Alemania, que tiene un comercio muy importante con Sud América, exporta muy pocas locomotoras y carros, si es que exporta algunas, al Brasil, y lo mismo sucede con los otros países. Reciben cierta proporción de rieles de acero de Alemania, pero muy poco material rodante.

La República Argentina es un buen parroquiano.—La República Argentina es la que hace mayores compras de rieles de acero y materiales para ferrocarriles y, sin embargo, los Estados Unidos no obtienen de este comercio la parte que debieran obtener. Durante el último año del cual se ha podido conseguir la estadística, las importaciones de rieles de acero que hizo la Argentina ascendieron á \$1,107,600, de los cuales sólo correspondieron \$153,000 á los Estados Unidos; importó materiales para ferrocarriles (sin contar los rieles y el material rodante) por valor de \$1,779,466, de los cuales los Estados Unidos sólo suministraron materiales por valor de \$322,358. Las importaciones de locomotoras representaron un valor de \$345,000, de los cuales sólo correspondieron \$16,600 á los Estados Unidos. Se importaron carros de ferrocarriles por valor de \$247,000, de los cuales sólo correspondieron \$138,000 á los Estados Unidos. De los \$313,718, valor de materiales de tranvías que importó la Argentina, sólo correspondieron

\$201,400 á los Estados Unidos. Durante el mismo año la República Argentina importó materiales para construcción de puentes por valor de \$123,000, de los cuales los Estados Unidos no representaban ninguna parte. El hecho de que los ingleses poseen casi por completo los ferrocarriles argentinos, explica las importaciones relativamente insignificantes que se hacen de los Estados Unidos, siendo así que la mayor parte de dichas importaciones se han hecho de la Gran Bretaña, que pudo aumentar levemente su comercio con dicha República gracias á la demanda de carbón mineral y de materiales para ferrocarriles durante el año en el cual tanto Alemania como los Estados Unidos sufrieron una pérdida, debido á las condiciones desfavorables que á la razón existían.

Si bien es verdad que la propiedad inglesa de la mayoría de las líneas de ferrocarriles hace que se prefiera comprar material de ferrocarriles fabricados en Inglaterra, no es menos cierto que el Gobierno argentino compra—sin tener en cuenta la preferencia y sin prevención—en el mercado que ofrece las mejores condiciones. El Gobierno envió un representante á Europa para dar una orden de 20,000 toneladas de rieles, 30,000 de material para construcción de puentes, y otros utensilios de acero para usarse en la prolongación del ferrocarril Jujuy-Bolivia, y en otros ferrocarriles del Estado. En el mes de enero del corriente año este agente dió la orden de rieles de acero á las fábricas belgas establecidas en Liege, y es probable que la misma fábrica obtenga la orden de materiales de construcción de puentes.

Oportunidades perdidas y oportunidades existentes.—Las cifras durante los cuatro ó cinco últimos años respecto de la importación de rieles, material rodante, etc., norteamericanos, á los diferentes países, no ofrecen una prueba exacta del poder de los Estados Unidos para obtener este comercio, por el hecho de que las fábricas no podían cumplir ó llenar las órdenes domésticas durante aquel próspero período de tiempo. El Comisionado que suscribe tuvo ocasión de enterarse de muchos casos en que se prefirieron á los Estados Unidos, pero las órdenes fueron abandonadas en el acto ó se demoraron á tal extremo, que los contratantes se vieron obligados á acudir á las fábricas europeas. Esta desviación del comercio no debe dar necesariamente resultados desfavorables permanentes para los Estados Unidos si los fabricantes americanos quieren atender á la demanda que en la actualidad existe en Sud América.

Los rieles, las locomotoras y el material rodante, en la línea de Cerro de Pasco, así como los puentes, vinieron todos de los Estados Unidos. Lo mismo sucedió con el ferrocarril de Guayaquil y Quito en el Ecuador. La corporación peruana al comprar recientemente locomotoras, prefirió y solicitó las de fábricas americanas. La prolongación del ferrocarril central de Guatemala, se hizo enteramente con material importado de los Estados Unidos. El ferrocarril del Norte

de Costa Rica compró en los Estados Unidos todo su material para dicha línea, así como para el muelle de Puerto Limón, y la Compañía inglesa encontró que era más ventajoso comprar una parte del material rodante también en los Estados Unidos. Parece que se ha abandonado ó haberse pasado por alto la oportunidad para suministrar material de construcción de puentes á la Argentina. Si las fábricas americanas pueden suministrar puentes para Egipto, es evidente que también pueden suministrarlos para cualquiera parte de Sud América.

El establecimiento de una fundición de acero en Monterey, México, puede traer consigo una pérdida de órdenes para los Estados Unidos, siendó así que la política de impuestos proteccionistas de México, es probable que se ponga en práctica, de manera que es probable que los ferrocarriles mexicanos le den algunas de sus órdenes á la compañía de Monterey. También se ha llamado la atención hacia el aumento de la producción de carbón de piedra y coke en México. La comisión del Gobierno que estudió la cuestión monetaria, en 1903 fijó la producción de dicho carbón y coke en 1,000,000 de toneladas, y aventuró la opinión de que en 1905 llegaría á 2,000,000. Sin embargo, si bien es verdad que las industrias mexicanas se están estimulando, también es cierto que la pérdida de los Estados Unidos en cualquier ramo en dicha República de México ha de obtener compensación en el progreso y prosperidad generales.

Debe tenerse en cuenta que no es muy difícil para los fabricantes de los Estados Unidos hacerle la competencia á Europa en el abastecimiento de materiales para los ferrocarriles eléctricos. Aún en los casos en que estas empresas y otras análogas están bajo el dominio del capital europeo, se encuentra ventajoso hacer extensas compras en los Estados Unidos. Dos empresas de esta índole que se terminaron recientemente en el Perú, compraron en los Estados Unidos tanto los aparatos como los materiales.

El comercio permanente debido al desarrollo de los ferrocarriles.—Al volver á estudiar la cuestión de los mercados permanentes, las oportunidades creadas por la construcción de ferrocarriles resultan de gran importancia. Los ejemplos particulares, más bien que las deducciones generales, sirven para hacer que esto resulte evidente. En la América Central y en algunas partes de Sud América, el derecho de vía se protegía con cercas de alambre. Esto hizo ver su utilidad á los dueños de fincas rústicas. En seguida comenzaron á dar órdenes, y en la actualidad las importaciones de alambre de puas son muy grandes.

El desarrollo de las minas por medio de la comunicación ó transporte ferroviario se ha descrito tan á menudo, que á penas es necesario citar un ejemplo especial, pero México ofrece un ejemplo tan elocuente, que no es posible pasarlo por alto. Las probabilidades de construcción de ferrocarriles en Bolivia y en Perú, á través de los campos y regiones de minas, constituye una prueba suficiente de lo que puede hacerse en

dichos países, puesto que la maquinaria de minería de fábrica americana ya ha obtenido un excelente mercado, que sin duda se ha de ensanchar con la expansión y desarrollo de los recursos minerales.

En las regiones agrícolas la demanda sigue á la locomotora, es decir, es una consecuencia directa de ella. Esto sucede especialmente en la República Argentina, donde se hacen las mayores importaciones de trilladoras y otros instrumentos de agricultura, incluso los vehículos, de los Estados Unidos.

Análisis de las condiciones poco satisfactorias.—Al discutir los mercados de países extranjeros, no es conveniente ni práctico pasar por alto el estado poco satisfactorio del comercio de los Estados Unidos con Sud América. En substancia, dicho comercio se halla paralizado en cuanto se relaciona con las exportaciones. El saldo contra los Estados Unidos no muestra ningún cambio favorable. En 1903 las importaciones de Sudamérica ascendieron á \$113,000,000 y las exportaciones sólo ascendieron á \$46,000,000. Es cierto que dichas exportaciones excedieron á las de cualquier otro año durante la última década, y también es verdad que hubo un aumento de \$7,000,000 respecto del año anterior. Pero en 1902 había habido una baja, y las exportaciones que se hicieron en 1903 sólo excedieron en \$4,000,000 á las de 1901. Este aumento fué debido principalmente á la República Argentina, siendo así que los Estados Unidos fueron partícipes de la prosperidad agrícola de dicha República. El aumento de exportaciones á los países tropicales á penas era digno de mencionarse.

Nadie pondrá en tela de juicio que á los Estados Unidos les conviene valerse de toda milla de construcción de ferrocarriles para obtener el crecimiento y la permanencia de sus exportaciones, tanto á Centro América como á Sud América. El argumento de que no existe la demanda es insostenible. En el curso de sus viajes, el Comisionado que suscribe encontró á los indios nativos, en las más aisladas regiones interiores de Bolivia, consumiendo comestibles americanos, usando calzado fino francés, y adornándose con charros pañuelos de fábrica alemana. Allí había demanda para los productos de la civilización.

La objeción más común que se hace, es decir, los largos plazos que se requieren para hacer las ventas, es una objeción válida, y es necesario hacerle frente. Sin embargo, los fabricantes europeos de algunos años á esta parte han mostrado una tendencia notable á acortar los plazos que se les concedían á los países hispanoamericanos, y ya existe algo así como una aproximación, no á efectuar las compras al contado, pero sí á dar crédito únicamente por un tiempo razonable. En los principales centros comerciales de la costa del Pacífico, en los cuales se han establecido algunos negocios americanos sobre sólida base, esta cuestión se ha resuelto satisfactoriamente. La casa americana principal que tiene la mayor parte del comercio del Perú, Chile y Bolivia, calcula su pérdida á causa del crédito concedido, sólo en un medio por

ciento. Las razones sociales ó casas americanas que tienen relaciones comerciales en Buenos Aires, también han podido conceder plazos razonables y hacer negocios con una pérdida mínima.

La Guerra de los Ríos Europeos.—El Comisionado que suscribe cree que sólo debe decir una palabra acerca de la guerra mortal comercial que la Gran Bretaña y Alemania se hacen en Sud América. Los resultados de dicha guerra varían, puesto que la resistencia que Inglaterra hace algunas veces parece ser capaz de rechazar con éxito todos los asaltos, en algunos ramos especiales del comercio, pero, sin embargo, en el transcurso de unos cuantos años, se verá que las obras exteriores están minadas por la competencia alemana. Es un fenómeno económico que Alemania, que ha invertido un capital relativamente pequeño en los ferrocarriles, así como en las industrias y en las empresas de desarrollo ó explotación de los países sudamericanos, obtenga una parte tan grande de los beneficios ó ganancias del comercio, pero lo cierto es que este fenómeno no altera los hechos.

El interés de los fabricantes y comerciantes de los Estados Unidos en el conflicto de los beligerantes comerciales está en gozar del legítimo beneficio ó las prerrogativas de los neutrales. Dichos fabricantes y comerciantes han demostrado que pueden competir con ambos contendientes cuando quiera que lo deseen. La cuestión inmediata es hacer frente á la competencia de las mercancías baratas de fábrica alemana, tanto en la imitación (como sucede con las máquinas de coser americanas, por ejemplo), como en los artículos de fábrica alemana que son originales. Por la opinión que al Comisionado que suscribe le dieron las principales casas importadoras, no cree el Comisionado que suscribe conveniente ni necesario que las fábricas de los Estados Unidos traten de competir con los artículos sumamente baratos de fábrica alemana. La reacción de dicha baratura ya ha comenzado. En la actualidad se hacen pedidos de mercancías buenas á precios equitativos. Los Estados Unidos pueden satisfacer esta demanda mejor que Alemania.

El Comercio del Valle del Misisipi.—Como consecuencia del crecimiento de los mercados por medio de la construcción de ferrocarriles, bastará decir una palabra para enumerar las ventajas inmediatas que resultarían para el valle del Misisipi y el centro del Oeste. Ya se ha mostrado cómo la prolongación de ferrocarriles se extiende por México hasta Centro América y Panamá. No es necesario volver á hablar del mercado que México ofrece, pero debe tenerse presente que los países que están más allá de México también son consumidores.

La tendencia que en la actualidad se advierte es especialmente hacia el consumo de artículos que el centro del Oeste tiene medios excepcionales para producir. Se aumenta la demanda de artículos de ferretería para los constructores, al paso que la demanda de máquinas y vehículos agrícolas de todas clases es continua. Los informes con-

sulares han mostrado la creciente aceptación y popularidad de los muebles fabricados en los Estados Unidos, al paso que el mercado de calzado extranjero en Colombia y otros países hispanoamericanos, lo han capturado las fábricas americanas que se tomaran la molestia de adaptar sus hormas á las peculiaridades locales. Los mercados para la harina, el tocino y las conservas alimenticias, se conocen ya á tal extremo, que no es necesario discutirlos detalladamente.

Una parte considerable de los productos del Centro del Oeste se envían al Sud por los ferrocarriles, y en canje reciben las frutas y otros productos tropicales de los países sudamericanos.

OBSERVACIONES FINALES.

La conclusión que ha sacado el Comisionado que suscribe como resultado de las investigaciones que durante un año ha hecho, puede expresarse sucintamente. El Comisionado que suscribe desea expresarla en los términos más enérgicos que sea posible por medio de palabras. Los Estados Unidos tienen la oportunidad de extender su comercio estimulando la construcción de ferrocarriles en las Repúblicas vecinas y amigas, que á ellos vuelven los ojos como su guía. Todas las naciones de las tres Américas gozarán de los beneficios de este ensauche comercial. La actitud de los respectivos Gobiernos y su vehemente deseo de que se aumente la inversión del capital norteamericano, se ha declarado ya con franqueza y sinceridad. No es posible esperar que dichos Gobiernos puedan evitar ó estorbar por completo la inversión del capital europeo pero, sin embargo, es muy significativa su preferencia de la inversión y las empresas norteamericanas. La política de dichos países, como resultado de la experiencia, es tratar con compañías ó individuos que tengan una reputación reconocida y legítima. Para el capital que dichas compañías ó individuos posean, hay toda clase de aliciente, no sólo en la creciente estabilidad de los Gobiernos, sino también en su poder para llevar á cabo y cumplir sus garantías, y en el deseo que los anima de dictar leyes que vengan á satisfacer las exigencias ó necesidades razonables.

Indicaciones.—Como quiera que la misión del Comisionado que suscribe fué simplemente recoger informes oficiales fidedignos y publicar condiciones y perspectivas ó probabilidades existentes, no cree el Comisionado que suscribe que sea necesario hacer recomendaciones especiales. Sin embargo, en obsequio del estímulo del proyecto de ferrocarril intercontinental y el estímulo de otras empresas ferroviarias, así como en beneficio del capital que acaso desee obtener más datos, el Comisionado que suscribe sugiere las siguientes fuentes de información:

La Comisión Permanente del Ferrocarril Panamericano, que tiene su Oficina principal en Washington, y de la cual es Presidente el Honorable H. C. DAVIS, de la Virginia Occidental.

La Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas, establecida en Wáshington.

Los informes de los Ministros acreditados en los Estados Unidos, enviados al Departamento de Estado, y los Informes Consulares que publica la Oficina de Relaciones Comerciales.

La Embajada de México, y las Legaciones de las Repúblicas de Centro y Sud América en Wáshington.

Acción de gracias.—El Comisionado que suscribe desea expresar su sincera gratitud al Secretario de Estado, y por conducto de él al Presidente de los Estados Unidos, por el honor que se le ha conferido al elegírsele para la misión de llevar á cabo la resolución de la Segunda Conferencia Internacional de Estados Americanos, con relación al Ferrocarril Panamericano. También desea dar las gracias á los Ministros de los Estados Unidos en las varias capitales, que facilitaron su trabajo tanto mediante su presentación oficial á los Gobiernos como por los esfuerzos individuales que hicieron para suministrarle al Comisionado que suscribe los datos que solicitaba.

El Comisionado que suscribe desea, además, dar público testimonio de la gran ayuda que le han prestado en su misión el Embajador y los Ministros en Wáshington, de las Repúblicas visitadas, por virtud de sus esfuerzos en poner el asunto en conocimiento de sus respectivos Gobiernos, y también desea dar las gracias por la sincera cooperación que le ofrecieron los respectivos Gobiernos.

Nada más propio que el reconocimiento del beneficio obtenido del apoyo y las indicaciones de la Comisión Permanente del Ferrocarril Panamericano. Su Presidente, el Honorable H. G. DAVIS, desde la Primera Conferencia Internacional de Estados Americanos, de la cual fué miembro, por la perseverancia de sus esfuerzos, ha hecho que el proyecto del Ferrocarril Intercontinental se halle dentro de la esfera de su realización, y su nombre estará siempre identificado con dicho proyecto. La aprobación del Sr. ANDREW CARNEGIE, que tanta experiencia práctica tiene en la materia, también ha contribuído á que la idea se haya arraigado en la opinión pública como digna de los esfuerzos de los Gobiernos y de las empresas particulares.

Debe mencionarse, finalmente, la ayuda prestada por la prensa periódica de las varias Repúblicas, que ha hecho una completa, lúcida y sistemática exposición del proyecto.

Tengo el honor de quedar, Señor, muy respetuosamente, vuestro obediente servidor,

CHARLES M. PEPPER,
*Comisionado de los Estados Unidos
y del Ferrocarril Panamericano.*

s.

ecida

idos,
que

Cen-

ar su
resi-
lo al
unda
on al
inis-
n su
como
Comi-

monio
y los
virtud
spec-
coope-

lo del
carril
de la
cual
que el
esfera
dicho
tanta
á que
le los

orensa
lúcida

nuestro

ino.