

Monthly Bulletin

OF THE

Bureau

OF

American Republics

INTERNATIONAL UNION OF AMERICAN REPUBLICS.

JOSEPH P. SMITH, DIRECTOR.

NOVEMBER, 1897.

WASHINGTON, D. C., U. S. A. :
GOVERNMENT PRINTING OFFICE.
1897.

Compañía Americana de Fundidores de Tipos

Capital, \$4,000,000

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

Tipos para las Lenguas Española y Portuguesa

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

Libro de Muestras para la América del Sur

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

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

Todas las comunicaciones deben dirigirse así:

American Type Founders Company

Office of the Export Department, 27 William Street

New York, U. S. A.

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

VOL. V.

NOVEMBER, 1897.

No. 5.

TRADE RELATIONS IN AMERICA.—V.*

THE NORTHERN COAST OF SOUTH AMERICA.

In the October BULLETIN, the trade relations of the United States with Mexico, Central America, and the West Indies were considered. Next in geographical order, as well as in closeness of commercial intercourse, comes the northern coast of South America, comprising the Republics of Colombia and Venezuela, and the Colonies of Curaçao, Trinidad, and the three Guianas.

A glance at the map of the Western Hemisphere will at once reveal the fact that the advantages of location of the United States in the competition for Caribbean trade which apply so strikingly to Mexico, Central America and the West Indies, extend to the whole coast line of South America on the Caribbean Sea. A line drawn due south from New York through the Windward Passage, between Cuba and Haiti, would strike somewhere near the port of Carthagena on the north coast of Colombia. Another line running southeast from New York through the Moña Passage, between Haiti and Puerto Rico, would end at La Guayra, the seaport of Caracas, the capital of Venezuela. A third line, trending farther to the eastward, marks the route from New York to the

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

Windward Islands, including Barbados, and thence to Demerara (Georgetown), British Guiana.

Taking Barbados as a starting point, the distance to New York, 1,829 nautical miles, is about one-half the distance to Liverpool, England, 3,705 miles. The differences in favor of United States ports increase going westward, so that, roughly speaking, the great commercial centers of the Atlantic seaboard may be said to be from one-half to two-thirds nearer the Caribbean ports of South America than are their European rivals.

The disparity is, of course, much greater in favor of the principal cities along the Gulf coast of the United States. Mobile, New Orleans, and Galveston are points of vantage for the Caribbean trade of South America, which only await the stimulus of active effort to give them commanding positions as outlets for the manufactures and raw products of immense stretches of United States territory seeking markets in South America as well as in Mexico, Central America, and the West Indies, and as centers of distribution for the imports into the United States from this vast region.

Communication between the great Valley of the Mississippi and the northern coast of South America would run in about a straight line from northwest to southeast, past the western extremity of Cuba. It is an interesting fact, of great practical importance, that anyone of the many steamship courses from the United States to the Caribbean ports of South America provides a "half-way place" for coaling, refitting, and profitable trade at some one or more of the islands of the Greater or Lesser Antilles.

Colombia naturally presents itself first in the consideration of the trade conditions of this portion of South America, since it is most closely affiliated, by its location, with the North American continent. One of its departments, Panama, is geographically a part of Central America, and for many years has been the only great highway for interoceanic traffic between the Caribbean sea and the Pacific ocean. The Republic of Colombia has an extensive coast line on both the Atlantic and Pacific. Its relations with the United States have long been more or less intimate. It was United States enterprise and capital which built the interoceanic railroad from Colon to Panama nearly half a century ago. The completion of the Panama canal, if ever accomplished, would, not-

withstanding the work was initiated and is now being prosecuted by the French, contribute most to commercial intercourse with the United States.

Colombia is known to be rich in mineral resources and to be capable of an immense output of coffee, cacao, tobacco, fibers, and other agricultural products which command a ready market, at remunerative prices, in the United States. The share of the United States in the commerce of Colombia is not what it should be nor what it could easily be made. In recent years, France, owing doubtless to her large outlays for the Panama canal, has held first place, with Great Britain second, and the United States third. Nearly half the British exports to Colombia is in cotton goods, in the manufacture of which the United States excels. With proper effort the greater part of this trade might be diverted to the United States in exchange for Colombian products which the United States could readily absorb. The figures of the past year, however, show gratifying gains for the United States, both in exports and imports. The exports to Colombia increased from \$2,784,634 in 1894 to \$3,382,588 in 1896, and the imports from \$2,234,887 to \$4,843,256, the gain in the latter being chiefly in coffee and in hides and skins, due to changes in the United States tariff—a fact significant of the value of reciprocal concessions in the Latin-American trade.

The chief obstacles to the extension of United States trade at present seem to be the higher prices of certain goods as compared with European, and the lower freight rates to and from European ports, notwithstanding the distance from some points is three times as great. That these impediments are but temporary would seem to be obvious from the fact that United States manufacturers are now selling in competition with European manufacturers in the home markets of the latter. It is probably only a question of time when the same kind of rivalry will meet the European merchant in South America under conditions much less unfavorable to the United States. The problem of cheap and rapid transportation becomes one of prime importance in this competition, and until the United States builds up an efficient merchant marine upon the Caribbean Sea it can not hope to reverse the present conditions.

Venezuela is the one Republic of South America which recent

political events seem to have marked out preëminently for the closest affiliation and intercourse with the United States. The assertion of the vital principle of "America for Americans," which was made in her behalf against the pretensions of the greatest maritime power in the world, has naturally engendered a warmer feeling among the Venezuelan people for the United States, and it rests only with the capitalists and merchants of the latter country to avail themselves of the national good will to cultivate enterprises and business intercourse which would redound to the advantage of both. Since the removal of the retaliatory duties imposed by the United States on Venezuelan coffee and hides, there has been a marked revival of trade, and an equitable tariff agreement for the exchange of products would doubtless put the trade of the two Republics upon a permanently prosperous basis.

The administration of President CRESPO has secured to Venezuela a period of peaceful development which has had the happiest results and bids fair to continue. The recent action of the National Association of Manufacturers of the United States in sending a representative to Caracas to establish an agency there is the initiatory step, it is to be hoped, in a serious movement to reap some practical benefit from the exceptionally favorable conditions which now exist. The United States, in the past, has taken the great bulk of Venezuela's more important products and is doing so again. Venezuela, on her part, would import the greater part of what she needs from the United States if the latter would offer her as favorable terms as to prices, terms of credit, freight rates, etc., as Europe does. The United States now buys from Venezuela annually about \$10,000,000 worth of products and sells her \$4,000,000 worth. It is not at all improbable that the figures could be made to balance if the United States puts forth concerted and energetic effort in lines of manufacture in which she has so clearly proven her ability to lead. Great Britain has sold to Venezuela great quantities of cotton goods, machinery, implements, and tools which the United States is now in a position to supply.

In a recently printed report, the British Consul at Caracas admits that certain articles, such as agricultural implements, "are obtained cheaper and quicker from the United States." There is also a demand for mining plants and railway supplies which the

United States is well able to furnish against all competition. In cotton prints, and piece goods, England, we are told, still holds her own, but the enterprise just started by the National Association of Manufacturers may have, as one of its results, the diversion of this important branch of trade to the United States. It is the Germans rather than the English whom the United States has to struggle with in Venezuela. The largest firms in the country are German, and their industry and perseverance in assimilating themselves to the people and thoroughly familiarizing themselves with local customs and business habits make them a powerful factor to be reckoned with. German capital has invested largely in Venezuela, and it is only by means of similar liberality and application that United States manufacturers and exporters can hope to make the most of the undoubted predilection for their country. Sentiment and a community of political interests count for much in trade, but only where they are supplemented by active effort. Most of the steamshipping of Venezuela, unlike that of other South American countries, flies the flag of the United States, the Red D Line, plying between Maracaibo and New York, having a record during 1896 of sixty-five steamer arrivals and sailings. During the year, no steamers of any other nationality appear in the returns, but one British, three United States, twenty-three Dutch, and one hundred and forty Venezuelan sailing vessels cleared from the port of Maracaibo. This is a gratifying exhibit for the United States and shows what might be done in every part of the Caribbean Sea.

The island of Trinidad, a British colony lying off the delta of the Orinoco, the great waterway of Venezuela, would seem to be a menace to the development of trade relations with the United States, but like other European dependencies in the Caribbean sea, it finds its natural market and also its most convenient source of supplies in the United States. The latest colonial report from Trinidad to the British Foreign Office, dated June 17, 1897, shows that Trinidad imports half as much from the United States as from Great Britain. The island exports to the United States about two-thirds as much as to Great Britain. The imports of Trinidad amount, in round numbers, to some \$12,000,000; its exports, to about \$11,000,000. It will be seen, therefore, that its commerce is very valuable, and with the extension of transporta-

tion facilities and the cultivation of relations which already exist, the United States may reasonably expect to gradually absorb the greater part of it in connection with the development of its Venezuelan trade. Trinidad imports over \$5,000,000 worth of manufactured goods and nearly the same amount in live animals and provisions. Its leading exports are sugar, cocoa, and asphalt. About three-fourths of the asphalt is already taken by the United States, which also consumes more than half the production of sugar, and about one-fifth of the exportation of cocoa.

Both Venezuela and the Guianas offer tempting opportunities for American enterprise and capital in the development of the gold industry, which is situated chiefly in the territory in dispute between Venezuela and British Guiana. Citizens of the United States were among the pioneers of gold mining in this region. There can be no question of the great richness of the gold deposits. It is now thought to be more than probable that it is "El Dorado" which was sought in vain by Sir WALTER RALEIGH and other adventurers more than two centuries ago. However this may be, the fact is well established that gold exists in paying quantities in various parts of the Guiana region, and there will undoubtedly be openings, not only for mining enterprise, but for the sale of mining machinery and supplies, and with the influx of immigrants attracted by gold, a demand for a great variety of manufactured articles. British Guiana already imports from the United States from one-third to one-half as much as from Great Britain. In 1896, she exported to the United States nearly two-thirds as much as to Great Britain. The United States took more than twice as much of her sugar, the principal agricultural product, as did Great Britain.

The difference in exports is due, in fact, to the gold output, which went exclusively to Great Britain, amounting in 1896 to more than \$2,000,000. Subtracting the gold exports from the total, the United States already consumes more of the agricultural products of British Guiana than the mother country. As almost everywhere else in the Caribbean sea, the United States may be said to occupy a secondary place only because of the lack of proper effort. It is not a matter of speculation as to what may be easily accomplished in the development of trade relations with the whole of this region, for the facts cited, as well as the detailed

figures of trade, show that, with no concerted action on the part of the United States manufacturers and exporters, but simply through the natural tendencies of trade, the commerce of all these countries gravitates steadily toward the United States.

The elements of future success in utilizing the geographical, political, and economic relations which already tend so strongly in favor of a community of interests between the United States and the whole of the Caribbean region, are, in my opinion—

I. The careful adjustment of tariff relations by means of reciprocity arrangements, which will secure to each party the consumption, by the other, of all products which are needed, and do not enter into competition with home industries.

II. The speedy development of means of communication by the establishment of regular lines of fast steamers with large freight capacity, which shall be owned and manned by, and fly the flag of, one or another of the American Republics.

III. The assimilation of United States trade methods and manufactures to the customs and tastes of the different localities. What would be suitable for Mexico might be useless for Venezuela; goods which could be sold in Haiti at a profit might accumulate on the counters of the merchant in Colombia or the Guianas. Some of the islands of the Caribbean Sea depend upon the United States almost absolutely for certain food supplies. The northern coast of South America, on the other hand, wants its improved machinery, railway supplies, agricultural implements, cotton goods, etc.

With the solution of the three problems indicated, there is no question, in my opinion, of the rapid expansion of United States trade from the Rio Grande along the whole coast line of Mexico, Central America, and the northern part of South America, to the eastern boundary of French Guiana, including the islands of the Caribbean Sea. The time is opportune for this development and expansion of American trade between the American people, as the change in political conditions in the Western Hemisphere happily corresponds to the marked awakening in interest in the United States in Latin American trade. Immediate action by the United States is also being urged by important and influential trade associations, to meet the increasing rivalry of Europe. For example, a recent report of a Committee of the National

Association of Manufacturers of the United States, says: "in a short while it will be idle to discuss the question. The campaign must begin now, else this trade will pass forever from the control of the United States, and the increasing needs of the countries to the south of the United States will be supplied by Europe." On the other hand, the United States, once earnestly embarked in this great trade enterprise, may look to the future with a confidence fully justified by the conditions I have endeavored to set forth, and by the recent success, in competition on their own soil, with the leading industrial nations of the world.

Joseph P. Smith

THE FINANCIAL SITUATION IN BRAZIL.—II.*

II.

THE FISCAL YEARS OF 1894 TO 1897.

The definite liquidation of the fiscal year of 1894 gave as revenue 264,345 contos of réis against 230,022 estimated in the budget, and for expenditures 364,550 against 250,458 appropriated in the budget. Thus the expenditures exceeded the revenue by 100,205 contos, which for the greater part, were covered by an issue of paper money amounting to 77,000 contos.

The considerable deficit of this year was caused by the Naval revolt, which lasted from September, 1893, to March, 1894. The War and Navy Departments alone expended 92,000 contos above their ordinary appropriations.

The deficit of 100,205 contos having been covered to the amount of 84,905 contos, a deficit of 15,299 contos remained, which, deducted from the balance in the Treasury at the end of December, 1893, amounting to 236,244 contos, reduced this balance to 220,945 contos.

For the fiscal year of 1895 the liquidation is not yet definitive. According to the provisional liquidation, the revenue amounted to 297,468 contos, against 266,689 estimated in the budget, and

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

the expenditures to 340,835, against 275,691 appropriated in the budget. The deficit for this year was thus 43,366 contos, caused principally by extraordinary and supplementary credits of 43,000 contos for the War Department, and 13,000 contos for the Navy.

During the fiscal year under consideration internal and external operations of credit brought to the Treasury 126,652 contos. A part of this sum was expended in the redemption of 30,000 contos in paper money.

For the fiscal year of 1896 the Treasury can only give an approximate estimate, according to which the revenue amounted to 344,989 contos and the expenditures to 343,526 contos, which would leave a surplus of 1,463 contos. But extraordinary credits amounting to 49,700 contos were opened to pay claims, indemnifications for rescission of contracts, and other expenses, and this will leave definitely a deficit for this fiscal year of 48,236 contos.

For the current year the Minister of Finance, in making his estimates, was governed by the results of the first three months. The revenue collected during the first quarter of the year amounted to 73,268 contos. For the entire year the Minister estimates the revenue at 304,821 contos, or 34,000 contos less than the revenue estimated in the budget. The Minister expects that the revenue, principally affected by the decrease in the custom-house receipts, will improve from now until the end of the year, and that the stamp tax, and the import duties especially, will exceed the amount estimated.

Nevertheless, in his general conclusions he says it is of the utmost importance to persevere in the plan of the strictest economy, it being the duty of the public officers to announce in the most positive manner that the proceeds of taxation shall be destined only to the services absolutely indispensable. Whatever may be the sacrifices, the effort of the nation must be applied to balance the revenue and the expenses—the only sure base for the reconstruction of the finances of the country.

III.

THE BUDGET OF THE TREASURY FOR 1898.

The Budget of the Treasury, which has been prepared by the Finance Committee of the Brazilian Congress, appropriates 180,309

contos for the expenditures of the Treasury Department, without taking into account the supplementary credits which the Government is authorized to open. The Government is authorized to sell or to lease, after calling for public proposals, all the national property, and apply the proceeds either to the acquisition of other properties necessary for the public service or to the maintenance and repairing of the existing property.

The figures of the committee are 180,309 contos, while those proposed by the Government were 139,063 contos. This increase comes from the fact that the committee, after making reductions in other articles of the Government's proposal amounting to 3,754 contos, felt obliged to admit that the 55,000 contos for the difference of exchange were insufficient, and increased this item to 100,000 contos. Instead of reckoning on a rate of exchange of 12 pence per milreis the committee adopted that of 8 pence.

The expenditures in gold, according to the committee, are the following:

Treasury Department:		Contos.
Interest and amortization of external debt.....		17,394
Interest and amortization of the loans of 1868, 1879, and 1889.....		6,811
Interest of apolices, 4 per cent.....		4,986
Expenses of the Treasury delegation at London.....		18
Engraving and printing of Treasury notes.....		100
Purchases of nickel and copper.....		200
Guarantee on the loan of the Commercial Association.....		325
Quota of Brazil in the Bureau of American Republics.....		8
Total		29,842
Ministry of Public Works:		Contos.
Guarantee of interest to railroad companies with headquarters in Europe.....		10,114
Subsidy to the cable from Belém to Manáos.....		152
Guarantee of interest to the Ceara Harbor Corporation.....		292
Public lighting.....		466
Total		11,024
Ministry of Foreign Relations:		Contos.
Legations and consulates.....		1,186
Traveling expenses of diplomatic and consular agents.....		130
Extraordinary expenses.....		60
Total		1,376

In adding these expenditures the general total amounts to 42,243 contos, which at the rate of exchange of 8 pence per milréis represents 142,554 contos, or a difference in exchange of 100,311 contos.

These are only the expenses in gold mentioned in the budget. There are others, which according to the committee are the following:

	Contos.
Guarantee of interest to the West of Minas Railroad, £240,000, or..	2,133
Payment for vessels in construction in Europe.....	3,780
Advance to the States of Bahia and Pernambuco on account of their railways	450
Total	6,363

This brings the total to be paid in gold to the sum of 48,606 contos, or at the rate of exchange of 8 pence, 161,644 contos in paper money, and while the fall in exchange thus increases the foreign obligations of the Treasury, it contributes, by burdening the importation, to the diminution of the customs receipts, principal source of revenue of the country. And the committee arrives at the following conclusions, in view of the simultaneous facts of the increase in expenses and the decrease in revenue:

1st. That it is undeniable that the present system of taxation can not furnish to the Administration the means indispensable to meet the expenses of the various services with which it is burdened;

2d. That the considerable figure of the internal and external consolidated public debt and the depreciation of the currency shows clearly that the Brazilian credit does not rest upon a solid basis.

The committee recognizes that the situation calls for the reduction of the public expenditures. "The constant increase of the expenditures since 1889," it says, "has been followed each year by an increase of the customs duties; but notwithstanding the continuous increase of revenue from this source, it is easy to show that it does not correspond to the needs of the Government. Be it enough to mention the resources at the disposition of the Government, during the last six years, to cover the deficits. The deposits of the banks of issue, two foreign loans, the net proceeds of which were £8,856,839, an internal loan of 100,000 contos, issues of paper money, constitute a considerable amount which has been

used to supply the deficiency of the fountains of revenue. But the use of such expedients, to which the Government has been compelled by force of circumstances, has a limit which can not be exceeded without great injury to the credit of the country."

Under these circumstances, the principal remedy to be recommended is the retrenchment of expenditures and the most severe economy in the public service, at least until new sources of revenue are created.

Salvador Allende

ARGENTINE REPUBLIC.

TOBACCO MONOPOLY BILL.

The following are the provisions of the Tobacco Monopoly Bill proposed by Deputy DEMARIA and now under discussion by the National Congress:

ART. 1. From the 1st of January, 1898, the tobacco trade and its manufacture shall be exclusively carried on all over the Republic by the Government.

ART. 2. The Executive shall, as soon as possible, advise Congress as to the form in which the offices assigned for the sale of tobacco, manufacture of same, its exportation and importation, shall be installed, as also:

(a) Fixing the amount of bonds the Government will require to issue for expropriation of the total stock of tobacco, manufactories, and accessories in the country.

(b) All referring to bonds, value of each one, rate of commission, interest, manner of issue, amortisation, etc.

(c) Course to be adopted for the fixing of prices of tobacco, and installations to be expropriated in case no arrangement can be made with parties owning same.

(d) Fixing of the overcharge to be paid between the price of purchasing and that of the sale of all tobaccos according to the class and manufacture.

(e) Form in which the cultivation is to be carried on.

(f) Penalties which parties infringing the laws on sale and planting of tobacco shall be liable to.

ART. 3. The Executive shall, once Congress approves the foregoing, issue the decrees referring to the provisions of the law.

ART. 4. The superior commercial administration referring to tobacco shall be in charge of the finance minister, general manager appointed by the Executive,

and of a citizen appointed by the senate every two years, who shall receive a salary.

ART. 5. This administration shall be obliged to give preference in employing clerks to those who have served in the army for more than ten years, and who shall have left it with the rank of sergeant without having committed any dishonorable act.

ART. 6. The net receipts from the sale and manufacture of tobacco to be exclusively devoted to the payment of the national foreign debt, after payment of the amortization of the bonds, the issue of which this law authorizes.

PROPOSED DISTILLERY MONOPOLY.

The Argentine Congress is discussing a bill for government monopoly of the distillery business in the Republic. The scheme is a revenue measure, and the main features, as outlined by its author, Señor PELLEGRINI, are given below:

1. The construction of all new distilleries and the importation of new distilling machinery, as well as the process of distilling itself, without consent of the authorities, shall be illegal on and after the passing of the bill. Three commissions shall be named, for three divisions of the Republic, who shall proceed to the valuation, for expropriation purposes, of all the distilling plants in the country. On and after a fixed date all distilleries not working under a contract with the national authorities shall be closed, and the existing stock of alcohol shall be declared by all holders.

2. The executive shall be authorized to issue \$15,000,000 of internal 6 per cent bonds, 10 per cent of which shall be redeemable annually. The interest on these bonds shall be met by the proceeds of the alcohol monopoly.

3. The executive shall fix annually the price to be paid to the distilleries which continue working, basing its calculations on the cost, whether the material be maize or molasses. The Board of Monopoly shall appoint officials to receive all the produce of these distilleries, which shall be labeled and sealed by them. They shall contract, where necessary, for the rectification of crude alcohol. Wine producers shall be allowed to make sufficient alcohol from wine or grape produce to fortify their wines to a certain extent (14°). Any further production shall be only by special permission and shall be handed over to the State.

4. The sale of alcohol shall be made from the State warehouses, in lots of not less than 500 liters. The alcohol shall be

of 95° strength, and the price shall be cost, plus \$1 (currency) duty. Imported alcohols shall pay, *in addition to the ordinary import duty*, at the rate of \$1 (currency) per liter of 50°, \$1.50 per liter of 50° to 75°, and \$2 per liter when above 75° strength. The exporter of alcohol shall receive a drawback equivalent to the duty he has paid. Alcohol for other purposes than personal consumption shall be rendered unfit for drinking and sold at average cost.

5. The Board shall consist of a Director-General and five ordinary members. It shall have the number of employees which may be necessary, and shall be under the Finance Department.

6. Offenses against the law shall be punished by confiscation, and by fines of from five to thirty times the amount of the fraud. If the latter should not be ascertainable, the fine may be from \$5,000 to \$50,000. For a second offense the penalty shall be double, with imprisonment for a term which may be from six months to three years. Fifty per cent of the product of such fines shall go to the informer.

THE COTTON INDUSTRY.

Owing to the depression in the growing and manufacture of cane sugar in the Province of Tucuman, on account of overproduction and discriminating tariffs of other countries, the inhabitants of that Province find it necessary to have recourse to some new industry. It is stated that the price paid for sugar cane by manufacturers has fallen from 22 cents per arroba (25 pounds) to 6 cents.

It has long been known that the climate and soil of Tucuman are well adapted for the cultivation of the cotton plant; repeated experiments have demonstrated this fact. It is to the production of this plant that agriculturists and manufacturers are now looking for relief.

According to the *South American Journal*, a company has just been registered in England under the name of the "Argentine National Spinning and Manufacturing Company, Limited," the proposed capital of which is \$700,000. The directory is composed of business men of the highest standing, including among other names those of Lord WESTBURY and Mr. R. C. RICHARDS.

the latter at one time a prominent cotton manufacturer of Manchester. The concession from the Government under which this enterprise is granted gives to the company the exclusive right for ten years to establish in the Province a spinning and weaving factory, to be free from all provincial and municipal taxes. It is believed that this will inaugurate in the Argentine Republic the growing of cotton on a liberal scale, which will ultimately develop into one of the great agricultural industries of that favored land.

BRAZIL.

THE BASIN OF THE AMAZON.

The Bureau has received recently a number of inquiries relative to the rubber districts of Brazil, Bolivia, and Peru and the most available means of reaching those regions. As a medium of information on this subject the following facts relative to the many tributaries of the great river Amazon are published.

In a report recently made to the Chamber of Commerce of Bordeaux, M. VIÉNER, who had just returned from a special mission to Brazil on the part of France, gave some very important details concerning the extension of commercial enterprises in Brazil and the progress of navigation, especially in the vast basin of the Amazon. M. VIÉNER remained an entire year in Brazil, traveling through the principal States and visiting not less than twenty-seven markets, whose principal centers in the north are Para, Manáos, and Iquitos, and in the south Santos, Bahia, and Rio. His valuation of the actual commerce of Brazil amounts to twenty-five hundred millions of francs, of which thirteen hundred millions are exports. The exports consist chiefly of coffee, india rubber, and cacao.

During the fiscal year 1896-97, according to the message of President MORAES, coffee exported amounted to 6,809,177 bags. The export of india rubber is also increasing. Concerning this *Le Moniteur Officiel du Commerce* of the 27th of May last publishes an interesting report from the consul-general of France in Bolivia, which states that the total exports of Para increased from 1,580,040 arrobas in 1891 to 21,072,513 kilograms in 1896.

Further details in regard to the navigation of the Amazon are furnished by M. CARLOS DE CISNEROS, whose paper on the subject was published in the bulletin of the Society of Commercial Geography of Bordeaux. M. CISNEROS states, as the result of his investigations, that no part of the earth possesses a fluvial system comparable to that of Brazil. Although this system combines exceptional advantages, it is capable of very great improvement, which will probably take place in the next century, dependent upon the increase of population and the development of sufficient resources.

The navigation of the Amazon is ever increasing and will develop necessarily with population, colonization, and the improvement of the countries which this great river traverses. It has 1,100 branches or tributaries. At present it is not a question of utilizing such a network of streams; that would be impossible. Before everything else, it is important that populating the region should commence; that man should go there, acclimatize himself, and remain. This acclimatization has as yet been tried by very few except Italians, Portuguese, and Spaniards. As for other Europeans, they have confined themselves entirely to the cities.

From the point of view of commercial navigability, M. CISNEROS divides the course of the Amazon into two regions, whose point of division is the city of Nauta, at the junction of the Marañon and Ucayali. The Marañon forms the principal tributary of the Amazon. Rising in Lake Laricocha, in upper Peru, it runs at first from south to north as a deep torrent, cutting in two the central Cordilleras of Peru. It may be compared to the Indus, which traces its course at 8,000 feet below the Pamirs. At Jean de Bracamosos the Marañon suddenly changes its course; it runs from west to east instead of north and south; it ceases to be a torrent of lofty mountains and becomes a river of the plains. From San Antonio, before receiving the waters of the Huallagua, it is called the "Solimões," and at Manaos, after being joined by the Rio Negro, it receives the name "Amazon."

The Huallaga is navigable at all times for steamers drawing three feet from the place where it empties into the Marañon at San Lorenzo as far as Achinamisa, 127 miles from its mouth; the average rapidity of the current for this distance is about three

miles. Navigation from September to May is possible for vessels drawing seven feet. From the island of Yurinamaguas to Achinamisa the course of the Huallaga is parallel to that of the Marañon, and, like it, leads to the heart of Peru.

The Uyacali is the second of the affluents of the Marañon coming from the south. It is, like the Huallaga, exclusively Peruvian. It leaves Cerro del Pasco a short distance from the Huallaga, under the name at first of Apis-Paro. It runs from the south toward the north parallel to the Huallaga and the Marañon. Through its tributaries, the Apururac, the Umbambo, and the Pancartambo, it receives the waters around Cuzco. It is less torrent-like than the Huallaga. Leaving the Cordillera Royal above the Huallaga, its rapids are fewer in number and its breadth greater, consequently it offers a better adjunct to navigation. From its mouth to its junction with the Pachitea, one of its tributaries, it may be navigated by steamers drawing seven feet; mean rapidity of the current, two miles. From Pachitea to the junction of the Umbambo and the Tambo the draft of steamers should not be more than three feet.

M. CISNEROS has collected the following details concerning the tributaries of the Uyacali: First, the Pachitea is navigable at all times, for steamers drawing six feet, from its mouth for a distance of 191 miles; mean current 2.5 miles. Second, the Pechir, a branch of the Pachitea, is navigable 79 miles, with a mean current of 2.2 miles. Third, the Palcazu is navigable over $36\frac{1}{2}$ miles, as far as the inland port of Mayro, with a mean current of $3\frac{1}{4}$ miles. Fourth, the Sambo; this river has been traversed, by steamers drawing three feet, for a distance of 20 miles from its junction with the Uyacali. He adds, regarding the Sambo, that "explorations made in canoes and rafts permit the belief that the Sambo may be navigable throughout its entire course by means of steamers of small draft and furnished with engines sufficiently powerful to overcome a current of 10 miles, and machinery which will enable them to turn about in a small radius; with these equipments it is possible to navigate the tributaries of the Sambo, the Perené as far as Pegoa, and the Ene until its formation by the rivers Mantaro and Apurimac, and finally the Mantaro may be also navigated for several miles, and the Apurimac as far as Simarives."

These last points give an idea of the extreme complexity of the Amazonian streams. Fifth, the Umbambo is navigable for steamers drawing three feet, for a distance of 35 miles. Explorers who have traveled the Umbambo have formed the opinion that it, as well as its tributary, the Pancartambo, ought to be navigable for a great distance.

For several years past explorations have multiplied, both in Peru and Brazil, with the purpose of learning all the river courses and their navigable conditions, some from a scientific point of view and others with commercial outlooks, principally in order to favor the cultivation and export of india rubber, for which each year new markets are established.

The Marañon from Nauta to Borla, before its junction with the Purus (up river), and with the Madeira (down river) to Manaus, is navigable by steamers of seven feet draft from September to May. In order to give an idea of the immense extent of the Amazon Basin, M. CISNEROS appends a table of the principal results of his investigations. These facts apply only to tributaries on the right bank of the Upper Amazon.

Rivers	Distance navigable.	Rapidity of current.	Maximum depth.	Distance to Iquitos
	<i>Miles.</i>	<i>Miles.</i>	<i>Feet.</i>	<i>Miles.</i>
Marañon	363	3	7	453
Huallaga	197	3	3	591
Ucayali:				
From its source	772	3	3	832
From the Pachitea	765	2.8	7	825
Pachitea	191	2.5	6	1,012
Palcazas	36 ¹ / ₂	3.25	3	1,052 ¹ / ₂
Tambo	20	4	3	852
Umbambo	35	4	3	867

BRAZIL-CHILE.

The Governments of Brazil and Chile have recently negotiated the following treaties: First, a treaty of Commerce and Navigation; second, a treaty on the Exercise of the Liberal Arts; third, a treaty of Extradition.

By the terms of the first-named treaty, the vessels of either of the two nations shall be considered, in the ports of the other, as if under their own flag, in order that they may enjoy all privileges conceded to the national mercantile marine. By Article IV, the

leading products of Chile are admitted free of duty into Brazil, and by Article V, the corresponding privilege is granted to Brazilian products entering the ports of Chile.

By the terms of the second treaty, citizens of either of the two contracting republics are at liberty to follow, in the territory of either, the profession to which they have been admitted by title or diploma granted by competent national authority. Such diploma or certificate, and certificate of individual identity are required to be registered in the Ministry of Foreign Affairs.

The treaty of Extradition between the two countries is general in its character, and comprehends all forms of crime against law and order, and assesses the punishment for the various offenses named in the treaty.

By Article III, political offenses, or those annexed to political offenses, are not considered grounds for extradition. Acts of anarchism, however, are not classed under the head of political offenses.

TENDERS FOR THE PURCHASE AND EXTENSION OF THE WATERWORKS OF THE CITY OF PARA.

In the Trade Miscellany of the September number of the BULLETIN brief mention was made of the fact that the government of the State of Para was inviting proposals for the purchase of the waterworks of the city of Para (Belém) and for the extension of the system.

The Bureau has received from Senhor MENDONÇA, Minister of Brazil, the following detailed information bearing upon the subject, which may be of interest to citizens of the United States desiring to look into the matter.

The Government of the State of Para, to which at present the water supply to Belém belongs, calls for proposals until December 31, 1897, for the transfer of that service to private enterprise. All information relating to such proposals will be furnished by the Brazilian Consulate General in New York City. The principal conditions are as follows:

(a) The State transfers to the contractor all its rights over machinery and material at present employed in this service.

(b) The State guarantees to the contractor the privilege of the water supply by means of a system of canalization for sixty years.

(c) Extension of the privilege for thirty years more if during the sixty years of the privilege the water supply shall have reached a maximum of 10,000,000 liters daily.

(d) Expropriation for public utility of lands, springs, and streams considered necessary for the water supply.

(e) Exemption of State and municipal taxes.

(f) The contractor shall have the right to collect from private individuals in whose houses there may be one or more pipes of supply the tax of half a real per liter of water for domestic and industrial consumption.

COLOMBIA.

TRADE AND RESOURCES OF THE DEPARTMENT OF PANAMA.

From a recent official report, relative to trade, and agricultural, mineral, and other resources of the Department of Panama for the year 1896, it is learned that there were imported into that department 25,680 tons of coal, 20,000 tons of which were from Newcastle, New South Wales, 5,083 from Cardiff, and the remaining 600 tons were Chilean coal.

In view of the greater proximity of the coal fields of Alabama to this market and the inauguration of a new line of steamers between Mobile and Colombian ports, to which reference is made elsewhere in this BULLETIN, this item may be of interest to coal operators in the United States.

As an evidence of the disposition on the part of the Government to extend the steamship service between the ports of the Republic and neighboring countries, the governor of the Department has for some time past offered a monthly subsidy of \$1,000 (Colombian currency) to any company that will establish and maintain a regular line between the ports of Rio Hacha, Santa Martha, Barranquilla, Cartagena, Colon, Boeas del Toro, and Kingston, Havana, or Curaçao. The proposed subsidy may be increased during the period of one year to \$2,000 per month.

The railway system of the country aggregates a length of 400 miles now open to traffic. In addition to this, contracts have been entered into for about 350 miles, which it is expected will be completed within four years.

Mining is reported to be progressing satisfactorily, and several enterprises are being prosecuted with much energy and prospects of good returns. The climate in the mining region is generally excellent. The great drawback to this industry is the lack of good roads for the transportation of machinery.

The agricultural interests of the Department are confined almost entirely to the production of bananas, rice, and sugar cane, but it is anticipated that in the near future these products will become secondary in importance to cacao and coffee, which are claiming much attention from agriculturists. In the Province of Coclé the cultivation of coffee has latterly received special attention, there being at present more than 100,000 trees planted. Much interest of late is being given to the culture of the rubber tree. Trees which have been planted have not yet reached a productive age, but when mature and ready to be tapped it is expected that they will yield a large quantity of high-grade rubber.

There is no opening for skilled labor in the Department, the number of native artisans being more than sufficient to meet the requirements. Native workmen on banana and sugar plantations receive \$1.50 per day, in the money of the country, equivalent to about \$4.50 per week in United States currency. There is a steady demand for unskilled labor, and anyone who is able to wield a pick can earn fixed wages of from 60 cents to \$1.50 per day.

The Magdalena River is the main artery of commerce for the Republic and traverses the country from its source in the mountainous region to its outlet at the port of Barranquilla. This great river is navigable by steamers specially constructed for the purpose, having a draft not exceeding three feet when loaded. During the year 1896 the steamers belonging to Barranquilla made 312 voyages up the river, transporting about 29,000 tons, and 315 voyages down the river, with about 23,000 tons, carrying both ways 14,000 passengers.

The following lines of steamships have regular schedules to and from Savanilla, a seaport on the Caribbean Sea, a short distance west of Barranquilla:

- Royal Mail Steam Packet Company, from London and Southampton.
- West India and Pacific Line, from Liverpool.
- Harrison Line, from Liverpool.
- Atlas Line, from New York.

Knott's Prince Line, chiefly from the Mediterranean.
 The General Transatlantic Line, from Havre and St. Nazaire.
 Hamburg American Packet Company, from Hamburg.
 General Transatlantic Line, from New York.
 Veloce Line, from Genoa.

Growing out of the civil conflict in the United States in 1861, the attempt was made to introduce cotton growing into the Department of Panama; Egyptian seed was procured, and the cotton which is now exported bears a close resemblance to the Egyptian product. The cotton exported from Barranquilla during the year 1896 amounted to 2,837 bales, valued at \$65,000 in American currency.

The total revenue of the Department for the financial year was \$793,637.50; the expenditures for the same period were \$677,901.75, showing a credit surplus of \$115,735.75. The budget estimates for the fiscal year 1897 submitted to the Government and passed by the Assembly are—

Income.....	\$1,378,000
Expenditure.....	1,378,604

In view of the steady improvement in revenue during the past two years, this estimate is well within bounds.

The public debt at the commencement of the year 1894 amounted to \$238,336; this has been reduced to \$197,979.65, of which \$6,936.55 represents interest accumulated in the interval.

TRADE IN VEGETABLE IVORY.

CLIFFORD SMYTH, esquire, Consul of the United States at Cartagena, in a communication to the Department of State, reports that on account of the ad valorem duty placed upon buttons made of vegetable ivory, by the existing tariff of the United States there has been an increased demand in the United States for that material and a consequent improvement in the shipments of the ivory nut from the port of Cartagena. Up to the time when this new duty went into effect almost the entire shipments were made to Hamburg, Germany, but, as will be seen by the figures given below, this movement is undergoing a marked change.

For the fiscal year ending June 30, 1895, the total imports of the ivory nut amounted to \$14,115.80; for the year ending June

30. 1897, there were \$2,730.88, showing a remarkable falling off, which progressed still further in the fiscal year 1896-97, when the total shipments from Cartagena to the United States only amounted to \$1,684.49. Of this quantity none was shipped in the period extending from January 1 to April 1; for the next three months the figures show a total of \$1,231.41. But from July 1 to August 27 activity in this trade began to be manifest and fifteen shipments were made, amounting in value to \$13,828.

GUATEMALA.

TARIFF MODIFICATIONS.

By a decree dated June 23, 1897, the following modifications of the tariff of Guatemala were officially promulgated.

The articles named below are free of duty :

Rice.

Minerals, refuse.

Beans.

Spanish pease.

Corn.

Samples without any commercial value, and those having it, the duties not exceeding \$1.

Gold and silver: Bullion, dust, and coin.

Potatoes, and other nutritious plants similar thereto.

Vaccine virus.

Flower and vegetable seeds, and other seeds not specified.

Arcometers.

Metal alembics of a capacity less than one-half gallon, for chemical assays or analysis.

Alphabet blocks, wooden, of all kinds, for the schools.

Amianthus, in fiber or in plates, in its natural state.

Anchors and hauling lines.

Stuffed animals for cabinets of natural history.

Live animals for breeding purposes.

Birds and poultry.

Advertisements, printed, lithographed, or engraved, either on paper or paste-board, without frames.

Apparatus and engines for extinguishing fire.

Oats in their natural state.

Mercury.

Barometers.

Iron buoys, with the accessories for their installment, wooden or iron boats, and oars.

Compasses of all kinds.

Wire, iron, or steel cables of all thicknesses.

Paper-covered catalogs of all kinds.

Numismatical, geological, and natural history collections for museums or cabinets.

Coarse and sheet cork.

Rock crystal, uncut.

Rawhide.

Bacteriological cultivators.

Paper and pasteboard designs, molds, and patterns for art purposes.

Articles imported by the nation or by the municipalities for the public service or for beneficent institutions.

Articles imported for the private use of the President of the Republic.

Articles imported for the private use of the diplomatic ministers and their families, residing in the Republic, in a quantity proportional to the ordinary consumption, provided reciprocity exists, and the requirements established are complied with. This exemption does not apply to the secretaries, consuls, and vice-consuls.

Ordinary wrappings, when the articles do not pay the duty on their gross weight. In bales, the sackcloth, oilcloth, side boards, and straps shall be considered as wrappings. The tin or zinc linings of boxes and their pasteboard, paper, and casings shall also be considered as wrappings if not chargeable with the corresponding duty. Blankets, sheets, or any other article comprised in the tariff shall not be considered as wrappings.

Travelers' baggage, comprising wearing apparel, toilet articles, table and bed clothes, books, and the instruments necessary for the practice of his art or craft, which the passenger carries with him, showing evident signs of having been used, and in a quantity proportional to his social class and profession, and according to circumstances. A half a kilogram of prepared tobacco is allowed to each person. If the passenger brings new articles, the duties on which should amount to more than one hundred dollars, he must cover them with a consular invoice.

Emery powder and grains.

Spanish grass.

Tarred oakum.

Lighthouse lanterns.

Photographed landscapes of the country, without frames.

Débris of wrecked ships.

Engravings, without frames, by Guatemala artists residing abroad, provided evidence of their authenticity is previously shown.

Dog's grass.

Guano and the other natural and artificial fertilizers.

Fuse for mines.

Pig iron.

Furnaces and other apparatus of fire-clay or graphite for assaying metals.
 Natural and artificial magnets.
 Fresh vegetables.
 Logs (rough timber).
 Machinery and electric batteries (uncharged) for public enterprises.
 Mechanical and architectural models.
 Flower models.
 Periodicals, loose.
 Cake and powder platinum.
 Wood pulp, rags, scraps, and refuse for paper factories.
 Palm leaf for manufacturing hats.

The following merchandise shall, from the 1st of July 1897, pay duties as below on their gross weight:

Articles.	Per kilo.
Unhulled oats	80. 01
Impure oleic acid for making soap	. 01
Bran	. 01
Sesamum (benneseed)	. 10
Galvanized iron wire, and copper wire (insulated) for electrical transmission.	. 01 1/2
Galvanized iron wire for fences, either plain or picketed, and the staples and stretchers	. 01
Coal tar	. 01
Apparatus for bicarbonate of hydrogen light	. 02
Electric apparatus, with the exception of the chemical substances comprised in the tariff	. 02
Plows and parts of	. 02
Livestock, not for breeding purposes, per head	2. 00
Crude native sulphur	. 01
Codfish (dried, salted, or smoked)	. 05
Bank bills	1. 00
Iron or bronze pumps of all kinds, not specified	. 02
Glass chimneys for incandescent electric light	. 02
Pitch prepared for ships	. 01
Glass and porcelain capsules for chemical and pharmaceutical purposes	. 05
Stone, animal and vegetable coal, not pulverized	. 01 1/4
Smoked or salt meat	. 05
Nautical charts and geographical and topographical maps	. 10
Pocket cases for carrying reagents	1. 00
Pressed roofing pasteboard	. 01
Roman cement, lime, and hydraulic lime	. 01 1/2
Coke	. 01 1/4
Graduated glass cups, and glass tubes, whether graduated or not	. 40
Crucibles of all kinds and cupels	. 01
Sample books of drawing, calligraphy, and embroidery	. 10
Wooden and iron houses	. 02
Terrestrial and celestial spheres	. 10
Spatulas and glass and porcelain spoons and agitators, for stirring corrosive liquids	. 40
Stearic cakes	. 03
Cases of mathematical instruments and blowpipe tests	1. 00
Coarse stone filters and pressed coal filters	. 05
Pasteur filters and others	. 05
Fresh fruits	. 03
Hay and other forage, not mentioned	. 01
Wrought iron, bar iron, skelp iron, and 1-inch square iron	. 01
Water closets of all kinds, without pipes	. 10
Furnace bricks	. 01 1/4

Articles.	Per kilo.
Paper covered books	\$0. 05
Locomotives, cars, and railway supplies .....	. 02
Lard .....	. 05
Models and samples of drawing, calligraphy, and embroidery .....	. 10
Un sized and un lustrous paper for printing .....	. 05
Lightning rods.....	. 02
Crude petroleum.....	. 01
Coarse natural stones of all kinds, not denominated, for industrial purposes..	. 01
Precious stones and fine pearls, unmounted.....	1. 50
Millstones.....	. 01
Slates and imitations thereof, for schools.....	. 05
Roofing slates .....	. 01
Live plants.....	. 01
Printing and lithographic presses .....	. 02
Harrow and rakes.....	. 12
Portraits, without frames, of persons residing in the country.....	1. 00
Empty sacks, of jute, hemp (pita), and sisal, for exporting fruits.....	. 02
Japanese sauce (soy).....	. 15
Tallow, crude and rendered .....	. 01
Tiles of clay, glass, and wood.....	. 02
Thermometers.....	1. 00
Printing ink.....	. 05
Printing types .....	. 05
Flat glass, of all colors and sizes.....	. 03

HONDURAS.

THE HONDURAS SYNDICATE.

The Department of State is informed through United States Vice-Consul BERNHARD, at Tegucigalpa, under date of August 30, 1897, that the syndicate which has recently obtained an important concession from the Government of Honduras, is composed of the following gentlemen: CHAUNCEY M. DEPEW, W. SEWARD WEBB, JOHN JACOB ASTOR, BENJAMIN F. TRACY, J. G. McCULLOUGH, FREDERIC B. JENNINGS, GEORGE S. SCOTT, NATHANIEL A. PRENTISS, CHARLES McVEIGH, and MELVILLE E. INGALLS, jr., all citizens of the United States. The agents for the syndicate were HENRY L. SPRAGUE and W. S. VALENTINE, of New York.

By the terms of the concession, the syndicate is to construct and operate a railroad from Puerto Cortéz to a point on the bay of Fonseca, on the Pacific Coast. The Government concedes to the company the railroad now in operation from Puerto Cortéz to La Pimienta, a distance of about 30 miles, with all its appurtenances. A subsidy of 100 English feet of land is granted on each side of the road, whether it passes through public or private

lands. In the latter case the Government is to pay the proper indemnity to the owners, and the company is to pay for the improvements on the land in accordance with the law. When the roadway lies in inhabited sections, only half this width of land is granted.

For every mile of railroad constructed the Government concedes five square miles of land lying contiguous to the road; alternate sections are granted where the road traverses public lands. When the road passes through private property, the company may select sections of land (under the above-named conditions) from the public domain. This selection of land is to be made within five years from date of contract. A condition of the franchise states that a branch line shall extend to Tegucigalpa, the capital of the Republic; other branch roads may be constructed under terms similar to those given for the main line.

The company acquires the right to use, free of charge, all materials necessary in the construction of the road found on Government lands, provided such privilege does not conflict with rights previously granted to other parties. The development and use of minerals found on such lands shall be subject to the mining laws of the country.

The gauge of the road shall not be less than 3 feet 6 inches; five miles shall be constructed in the first year; in the second, twenty-five miles are to be finished; in the third, fifty miles; at the end of the fourth year the road must be built to Comayagua; at the end of the sixth year the entire line must be completed and open to public traffic. Should the company fail to comply with these conditions it shall pay to the Government 15 per cent of the gross receipts of the road until the conditions are fulfilled, an extension of time for that purpose having been granted. At the expiration of this extended period, if the number of miles stipulated in the concession have not been completed, the road shall pass into the hands of a trustee.

The Government mails, and officials traveling on Government account are to be transported free. The tariff for the transportation of the products of Central America shall be made as low as practicable and shall not exceed that now in operation on the portion of line between Puerto Cortéz and La Pimienta, except for interoceanic traffic. Passengers and freight engaged in inter-

oceanic travel or transportation are not to be subjected to customs dues.

All materials to be used in the construction of the road shall be admitted free of import duty, and, with the exception of negroes and Chinese, workmen and foreign colonists will be admitted and exempt from personal taxes for ten years.

The syndicate may issue bonds in amounts not to exceed \$20,000 in gold for each mile of road, and may transfer rights in the property to any private person or corporation, but not to a foreign Government. The Government reserves the right to purchase the road after it has been in operation for seventy-five years. This option will apply at the end of each successive five years after that period and at the end of ninety-nine years the road and all its appurtenances will become the property of the State.

The syndicate obligates itself to liquidate the public debt of Honduras, and offices for this purpose will be opened in New York, London and Paris. A bank is to be established under the name of the Commercial Bank of Honduras, with a minimum capital of \$500,000 (gold), divided into shares of \$100 each. The bank has authority to act as fiscal and financial agent of the Government and be the depository of the national funds; it is empowered to coin money, the net profits to be equally divided between the Government and the syndicate.

The bank can grant mortgages to the amount of one-third of its capital, at a maximum annual interest of 15 per cent; it may make loans, guarantee Government bonds, issue notes; it shall have five directors, with an additional one appointed each year by the Government of Honduras. From October 1, 1897, the bank is to take control of the customs of the country, and the Government obligates itself not to reduce the revenue tariff within a period of fifteen years. According to this agreement, says the consul, "the increase in customs duties authorized by act of Congress last April will not take effect." The bank is to pay 1,000,000 pesos (\$500,000) each year, and a certain per cent over this amount is to be applied annually to the payment of the new bonds. The railroad, and bank capital are to be exempt from all taxation. The syndicate is to equip one or more vessels as a coast guard, to prevent smuggling.

MEXICO.

SPECIFICATIONS FOR NEW GOVERNMENT BUILDING.

In publishing the specifications for the new Federal building to be erected in the City of Mexico, the *Diario Oficial* stated that the scale of drawings should be 1 : 100. With this understanding, the architects of the United States presented their plans, when it was discovered that an error had been made and that the scale should have been 1 : 200.

After earnest and repeated efforts on the part of Hon. POWELL CLAYTON, United States Minister to Mexico, to arrange the matter in the interests of the architects of the United States who had already prepared their plans under a misapprehension of the scale, the Foreign Office has agreed to accept plans drawn either to a scale of 1 : 100 or 1 : 200.

MANUFACTURE OF SUGAR.

MR. R. H. VANNAH, of New Orleans, La., a gentleman largely engaged in the growing and manufacture of cane sugar, has been spending several months in Mexico looking into the conditions and opportunities for the development of that industry in that country.

The result of his investigations leads him to believe that a complete, first-class, modern plant, with a capacity for cutting and manufacturing from 50,000 to 75,000 tons of sugar cane per season, can be set up in Mexico for \$100,000, American currency. On the subject of production, Mr. VANNAH believes that fifty tons of cane to the acre can readily be grown. With improved machinery and processes, one ton of cane will yield 180 pounds of sugar as an average. The maximum expense of cultivation, cutting, cleaning, and delivery of cane at the mill, he estimates at \$3 per ton.

Below is given Mr. VANNAH's estimate of the monthly expenditure incident to manufacturing sugar from the cane product of 1,000 acres, the days being estimated at twenty-four hours each:

Cane sheds, two shifts of four men each.....	\$144.00
Cane mill, two shifts of two men each, grinding 500 tons of cane daily....	72.00

Bagasse ovens, two men.....	\$36.00
Boilers, two men to handle.....	36.00
One chief engineer and two assistants.....	720.00
Clarifying, two shifts of two men each.....	72.00
Double effect, two men.....	36.00
Sugar maker, at rate of 50 cents per 1,000 pounds of sugar made and 500 tons of cane daily treated at 150 pounds per ton of sugar.....	1,375.00
Two assistants to sugar maker.....	100.00
Filter presses, two shifts of two men each.....	72.00
Firemen, two shifts of two men each.....	72.00
Tank men, two shifts of two men each.....	72.00
Centrifugal, four men, at \$50 per month each.....	200.00
Assistants, two men, at \$40 per month each.....	80.00
Stevedores, two shifts of four men each.....	144.00
Sugar weighers, two men, at \$30 per month each.....	60.00
Cane weighers, two men, at \$30 per month each.....	60.00
Electric light, one man.....	30.00
Bookkeeper.....	125.00
Assistant bookkeeper.....	50.00
Foremen, two cane-yard foremen.....	80.00
Boarding of 15 employees, at \$22.50 each.....	337.50
Chief cook, per month.....	60.00
Assistants, two men.....	60.00
Fuel, petroleum, incidentals, etc., per month.....	550.00
27,000 barrels monthly, at 75 cents each.....	20,250.00
Total.....	24,863.50

The above estimate is given in Mexican currency.

The sugar-manufacturing season is about three months, or, speaking literally, one hundred days; this would make the total expense of the crop \$83,018.34. To be added to this total expense of manufacture is the cost of cultivation and delivery at the mill, calculated by Mr. VANSAN at \$150,000, making the entire expense upon a crop of 1,000 acres \$233,018.34. He calculates the product from the above 1,000 acres at 9,000,000 pounds; at a minimum price of six cents per pound this would bring \$540,000, or a net profit on the crop of \$306,981.66, showing the enormous profit to be realized from the production of sugar in Mexico. In addition to the above profit, he calculates that there should be realized from the sale of aguardiente about \$66,000 per annum. Mr. VANSAN estimates the total cost of cultivation, manufacture, and packing of sugar to be about 2½ cents per pound in Mexican silver.

POINTS FROM THE PRESIDENT'S MESSAGE.

The Mexican Congress met in regular session on the 16th of September. After the usual formal preliminaries incident to the

occasion, President DIAZ proceeded to deliver his message, addressed to the Deputies and Senators.

The President, in felicitous terms, referred to the fact that his country is at peace with all other nations, and that domestic tranquillity prevails throughout the Republic. The treaty settling the question of boundary with British Honduras has been formally ratified and promulgated. The consummation of the treaty determining the boundary limits with Guatemala only awaits the decision of the arbitrator as to certain minor details.

On the subject of public works, the message conveys the information that the stupendous undertaking of draining the Valley of Mexico, begun many years ago, is almost concluded, thus guaranteeing to the capital city and surrounding country a system of drainage on a modern and elaborate plan.

The port works at Vera Cruz, which will give to that city a large, well protected, and deep harbor, are going forward with most satisfactory energy. Public works and buildings are in course of construction at Tampico and other ports.

Since April, 1897, 388 kilometers of railway have been added, making the total mileage of the railway system of the Republic 11,890 kilometers (7,384 miles). The number of mining titles issued since April was 1,619, covering 7,287 claims of one hectare ($2\frac{1}{2}$ acres) each. The sale of public lands amounted to 782,000 hectares, which brought \$135,545. Owing to good rainfalls throughout the agricultural districts the condition of the crops is reported to be excellent. The revenue for the fiscal year 1896-97 amounted to \$51,500,000, an increase of \$1,000,000 over the preceding year.

NICARAGUA.

PREMIUMS GRANTED FOR THE CULTIVATION OF COFFEE, CACAO, RUBBER, ETC., ON PUBLIC LANDS.

The Bureau has received from Mr. M. J. CLANCY, Consular Agent of the United States at Bluefields, a translation of a recent decree extending to the Department of Zelaya the same conditions relative to the cultivation of staple products as have hitherto existed in the other departments of the Republic.

The premium, or bounty, is established for a period of five years, and the terms are as follows:

For each hectare (2.471 acres) of pasture—	
In timber	\$3
Without timber.....	2
For each hectare—	
With potatoes.....	2
With corn.....	2
With beans.....	2
With rice.....	3
With tobacco.....	3
With sugar cane.....	4
With wheat.....	3

Mr. CLANCY, in transmitting the decree, makes the following explanation of the term "pasture without timber:" "All land in Nicaragua is one vast forest, except an occasional 'savannah.' When land is cleared of all trees except those necessary for the shelter of cattle, it constitutes what is known as 'pasture without timber.'"

The object of this decree is to encourage desirable colonization, from all countries.

SANTO DOMINGO.

NEW RAILROAD.

On the 19th of August last a new railroad between Puerto Plata, on the north coast of Santo Domingo, and Santiago, in the interior, was formally opened by the President of the Republic. This line is 45 miles in length and passes through the fertile valley of Santiago, which comprises country rich in coffee and cacao lands. Though comparatively unimportant when compared with the extensive railways of the United States, it is by no means insignificant for that country. The construction is the work of years, and in its short extent crosses two mountain ranges.

An United States engineer directed the work, in which both European and American capital is interested. The material for building and operating the road came principally from Europe, although the bridges and some of the rolling stock was imported from the United States. An American corporation, under the name of the "San Domingo Improvement Company," operates

the line, which Consul GRIMKE reports to be well equipped in every respect. It is purposed to run three trains daily between Puerto Plata and Santiago, the object being to open up a market for the products of the Santiago Valley by connecting it with a seaport. The principal articles thus placed under favorable export conditions are coffee, cacao, tobacco, beeswax, hides, lignum-vite, mahogany, satinwood, logwood, etc.

UNITED STATES.

OPENING OF NEW MARKETS FOR WHEAT, WHEAT FLOUR, AND BREADSTUFFS.

The Department of Agriculture of the United States, having in view measures for the future disposal of the surplus wheat crop, has recently issued a circular setting forth the increase in the quantity of wheat, wheat flour, and breadstuffs exported from the United States to the countries of eastern Asia.

The tabulated statements given in the circular are reproduced in the MONTHLY BULLETIN for the information of American exporters of these commodities. As supplemental to the information given in the tables, the report says:

Still further gains are indicated by the figures thus far available for the current fiscal year. According to these figures, our total shipments to Japanese and Chinese ports during the nine months ended March 31, 1897, amounted to 882,204 barrels. With proportionately large exportations for the three remaining months, the total amount of wheat flour shipped to these countries during the entire fiscal year should reach above a million barrels, which would be equivalent to more than four and one-half million bushels of wheat.

Bull. No. 5—3

Quantity of Wheat and Wheat Flour Exported from the United States to Japan, China, and Hongkong.

	Japan.		China.	Hongkong.		Total.	
	Wheat.	Wheat flour.	Wheat flour.	Wheat.	Wheat flour.	Wheat.	Wheat flour.
Year ended June 30—	<i>Bushels.</i>	<i>Barrels.</i>	<i>Barrels.</i>	<i>Bushels.</i>	<i>Barrels.</i>	<i>Bushels.</i>	<i>Barrels.</i>
1887.....	250	30,377	7,714	.....	371,056	250	409,147
1888.....	200	27,749	8,475	.....	362,826	200	399,050
1889.....	.....	19,677	9,744	.....	378,634	.....	408,055
1890.....	23	29,756	14,634	.....	497,697	23	542,087
1891.....	663	75,736	34,474	.....	473,046	663	583,256
Average.....	227	36,659	15,008	.....	416,652	227	468,319
1892.....	.....	38,002	13,718	.....	457,690	.....	509,410
1893.....	.....	51,836	16,059	.....	559,132	.....	618,027
1894.....	73	68,428	23,717	.....	583,608	73	675,753
1895.....	13,217	93,889	36,244	11,112	787,318	24,329	917,451
1896.....	170	103,582	13,879	2,777	825,612	2,947	943,073
Average.....	2,692	71,148	20,723	2,778	640,872	5,470	732,743
Six months ended							
Dec. 31, 1896.....	54,699	151,349	9,077	52	570,829	54,751	731,255
January, 1897.....	21,522	1,691	6	.....	54,481	21,522	56,178
February, 1897.....	287	2,215	1,436	.....	60,409	287	64,060
March, 1897.....	.....	16,179	1,259	.....	13,273	.....	30,711
Nine months ended Mar. 31 1897.....	76,508	171,434	11,778	52	698,992	76,560	882,204

Exports of Breadstuffs (Bread and Biscuit) from the United States.

	To Japan.		To China.		To Hongkong.	
	Pounds.	Dollars.	Pounds.	Dollars.	Pounds.	Dollars.
Year ended June 30—						
1887.....	57,395	3,859	12,729	1,160	6,586	620
1888.....	19,136	1,569	8,820	593	11,090	878
1889.....	26,676	1,710	35,170	2,358	18,450	1,410
1890.....	23,305	1,602	22,350	1,500	17,560	1,131
1891.....	33,800	2,326	29,460	2,001	19,550	1,247
Average.....	32,062	2,213	21,706	1,522	14,647	1,057
1892.....	22,800	1,357	35,020	2,059	5,100	292
1893.....	26,950	1,507	42,600	2,297	3,600	197
1894.....	38,700	2,147	33,650	1,779	4,300	238
1895.....	145,656	3,463	45,900	2,239	3,450	164
1896.....	42,410	2,007	55,000	2,573	3,500	163
Average.....	55,303	2,096	42,554	2,189	3,990	211
Six months ended Dec. 31, 1896.....	31,410	1,600	36,550	1,648	2,100	96
January, 1897.....	1,880	167	10,200	427	.....	.....
February, 1897.....	4,300	204	6,010	284	.....	.....
March, 1897.....	4,000	194	1,700	74	1,500	64
Nine months ended Mar. 31, 1897.....	41,590	2,165	54,460	2,433	3,600	160

TRADE WITH LATIN-AMERICA.

MONTHLY STATEMENT OF IMPORTS AND EXPORTS.

Following is the latest monthly statement from figures compiled by the Bureau of Statistics, United States Treasury Department, WORTHINGTON C. FORD, Chief, showing the trade between the United States and the Latin-American countries in leading articles. The statement is for the month of August, 1897, corrected to October 2, 1897. It should be explained that the figures from the various custom-houses showing imports and exports for any one month are not received at the Treasury Department until about the 20th of the following month, and some time is necessarily consumed in compilation and printing; so that the returns for August, for example, are not published until some time in October.

Imports and Exports, August, 1897.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Chemicals:				
Logwood (<i>Palo campeche; Palo campeche; Campêche</i>) (tons)—				
Mexico	109	\$2,491	73	\$1,002
Coal, bituminous (<i>Carbón bituminoso, Carvão betuminoso; Charbon de terre, bitumineux</i>) (tons):				
Mexico	5,610	12,432	9,980	19,645
Cocoa (<i>Cacao; Coco ou Cacao cru; Cacao</i>) (pounds):				
Central America				
Brazil	124,440	110,725		
Other South America	1,202,520	111,117	957,847	89,087
Coffee (<i>Café; Cafè; Cafè</i>) (pounds):				
Central America			884,934	131,133
Mexico	409,310	66,089	1,531,704	171,250
Brazil	31,450,172	3,810,150	48,656,810	3,496,117
Other South America	6,417,586	794,424	6,986,466	836,774
Cotton, unmanufactured (<i>Algodón en rama; Algodão em rama; Coton, non manufacturé</i>) (pounds):				
South America	163,480	17,019		
Fibers:				
Sisal grass (<i>Henequén; Henequen; Hennequen</i>) (tons)—				
Mexico	2,391	144,186	5,948	321,826

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Fruits:				
Bananas (<i>Plátanos; Bananas; Bananas</i>)—				
Central America.....		\$109,684		\$139,672
Cuba.....		24,460		
South America.....		58,117		50,872
Hawaiian Islands.....		5,880		33,269
Oranges (<i>Naranjas; Laranjas; Oranges</i>)—				
Mexico.....		1,068		1,245
Cuba.....				
Fur skins (<i>Pieles finas; Pelles; Fourrures</i>) (pounds):				
South America.....		5,633		12,457
Hides and skins (<i>Cueros y pieles; Couros e pelles; Cuir et peaux</i>) (pounds):				
Central America.....	279,997	40,266	195,577	24,436
Mexico.....	517,261	81,427	599,334	77,563
South America.....	2,343,967	348,538	4,715,455	\$11,307
India rubber, unmanufactured (<i>Goma elástica cruda; Borracha crúa; Caoutchouc, brut</i>) (pounds):				
Central America.....	65,600	30,809	52,286	22,525
Mexico.....	3,197	1,260	5,222	1,562
Brazil.....	623,360	254,306	1,285,614	614,669
Other South America.....	166,960	74,968	88,292	33,250
Lead, pigs, bars, etc. (<i>Plomo en galápagos, barras, etc.; Chumbo em lingüados, barras, etc.; Plombs, en saumons, en barres, etc.</i>) (pounds):				
Mexico.....	10,662,899	100,331	10,161,242	105,994
Sugar, not above No. 16 Dutch standard (<i>Açúcar, no superior al No. 16 de la escala holandesa; Assucar não superior ao No. 16 de padrão hollandez; Sucre, pas au-dessus du type hollandais No. 16</i>) (pounds):				
Mexico.....	13,128	381	40,480	362
Cuba.....	30,420,235	637,037		
Brazil.....				
Other South America.....	4,786,443	102,166	1,425,362	
Hawaiian Islands.....	35,319,387	1,172,769	77,428,884	2,257,117
Tobacco, leaf (<i>Tabaco en rama; Tabaco em folha; Tabac, en feuilles</i>) (pounds):				
Mexico.....	51,603	20,364	65,038	25,779
Cuba.....	47,944	17,975	13,409	5,181

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

IMPORTS OF MERCHANDISE BY THE UNITED STATES—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Wood, mahogany (<i>Madera, caoba; Mogno; Acajou</i>) (M feet):				
Central America.....			689	\$16,273
Mexico.....	820	\$23,221	1,396	72,920
Cuba.....				
South America.....	3	113	600	17,720
Wool (<i>Lana; Lã; Laine</i>) (pounds):				
South America—				
Class 1.....				
Class 2.....				
Class 3.....	191,282	18,316		

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE.

Agricultural implements (<i>Instrumentos de agricultura; Instrumentos de agricultura; Machines agricoles</i>):				
Central America.....		\$2,188		\$4,731
Mexico.....		77,924		10,180
Santo Domingo.....		153		18
Cuba.....		93		691
Puerto Rico.....		688		60
Argentina.....		69,830		48,843
Brazil.....		1,507		2,543
Colombia.....		435		625
Other South America.....		8,133		14,983
Books, maps, engravings, etc. (<i>Libros, mapas, grabados, etc.; Livros, mapas, gravuras, etc.; Livres, cartes de géographie, gravures, etc.</i>):				
Central America.....		2,284		5,875
Mexico.....		6,951		5,204
Santo Domingo.....		103		24
Cuba.....		73,861		16,220
Puerto Rico.....		91		15
Argentina.....		1,937		5,400
Brazil.....		1,371		23,260
Colombia.....		5,959		2,493
Other South America.....		1,899		2,372
Breadstuffs:				
Corn (<i>Maiz; Milho; Maïs</i>) (bushels):				
Central America.....		6,821	3,139	5,697
Mexico.....	1,072,437	426,077	13,851	5,143
Santo Domingo.....		99	38	
Cuba.....	101,935	35,139	118,715	49,135
Puerto Rico.....				
South America.....	2,235	882	7,699	2,978

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Breadstuffs—Continued.				
Wheat (<i>Trigo; Trigo; Blé</i>) (bushels):				
Central America.....	7,411	\$5,226	2,451	\$2,003
Mexico.....				
South America.....	337	295	286,876	232,221
Wheat flour (<i>Harina de trigo; Farinha de trigo; Farine de blé</i>) (bushels):				
Central America.....	22,956	80,353	15,810	73,275
Mexico.....	2,601	9,471	2,685	11,497
Santo Domingo.....	1,715	6,685	1,891	10,015
Cuba.....	8,551	31,842	20,815	93,211
Puerto Rico.....	18,386	65,731	8,357	39,802
Brazil.....	67,169	259,815	34,420	161,718
Colombia.....	16,231	63,884	11,402	46,108
Other South America.....	36,389	131,918	35,910	149,711
Carriages, cars, and parts of (<i>Carruages, carros y sus accesorios; Carriagens, carros y partes de carros; Voitures, wagons et leurs parties</i>):				
Central America.....		14,736		8,170
Mexico.....		8,006		43,866
Santo Domingo.....		1,558		321
Cuba.....		318		124
Puerto Rico.....		1,398		525
Argentina.....		37,243		15,436
Brazil.....		5,966		7,660
Colombia.....		1,766		898
Other South America.....		6,053		3,632
Cycles and parts of (<i>Biciclos y sus accesorios; Bicyclos e accesorios; Bicyclettes et leurs parties</i>):				
Central America.....		4,149		732
Mexico.....		8,914		6,272
Santo Domingo.....		29		71
Cuba.....		18		2,202
Puerto Rico.....		889		280
Argentina.....		7,991		5,031
Brazil.....		2,910		
Colombia.....		4,244		2,595
Other South America.....		7,007		1,033
Clocks and watches (<i>Relojes de pared y de bolsillo; Relogios de parede e de bolso; Pendul's et montres</i>):				
Central America.....		1,084		149
Mexico.....		1,385		1,913
Argentina.....		8,418		977
Brazil.....		11,054		3,547
Other South America.....		3,807		3,877

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Coal (<i>Carbón; Carvão; Charbon</i>) (tons):				
Central America.....	1,096	\$3,645	1,281	\$6,370
Mexico.....	9,613	34,195	24,998	73,982
Santo Domingo.....	167	1,329		
Cuba.....	25,415	68,694	16,384	38,779
Puerto Rico.....				
Brazil.....	11	33		
Colombia.....			30	131
Other South America.....	90	995		
Cotton, unmanufactured (<i>Algodón no manufacturado; Algodão não ma- nufacturado; Coton non manufac- ture</i>) (pounds):				
Mexico.....	778,966	59,400	80,800	7,042
Cotton cloths (<i>Tejidos de algodón; Fazendas de algodão; Coton, ma- nufacture</i>) (yards):				
Central America.....	1,030,684	56,730	854,834	41,484
Mexico.....	435,090	32,550	587,265	39,886
Santo Domingo.....	266,131	12,022	190,610	7,727
Cuba.....	68,293	4,932	11,570	1,099
Puerto Rico.....	21,422	1,841	5,125	327
Argentina.....	292,614	34,161	236,348	22,605
Brazil.....	1,006,340	73,928	858,758	59,965
Colombia.....	669,112	36,693	645,561	33,201
Other South America.....	1,986,182	98,845	611,672	38,371
Wearing apparel (cotton) (<i>Ropa de algodón; Roupa de algodão; Vête- ments de coton</i>):				
Central America.....		18,345		20,678
Mexico.....		24,289		23,807
Santo Domingo.....		1,321		2,166
Cuba.....		5,997		782
Puerto Rico.....		843		35
Argentina.....		2,210		2,628
Brazil.....		7,879		4,910
Colombia.....		3,467		7,536
Other South America.....		3,894		1,973
Fruits and nuts (<i>Frutas y nueces; Frutas enozes; Fruits et noixettes</i>):				
Central America.....		3,843		3,301
Mexico.....		5,460		4,100
Santo Domingo.....		35		30
Cuba.....		2,649		1,415
Puerto Rico.....		229		87
Argentina.....		54		747
Brazil.....		30		283
Colombia.....		487		1,382
Other South America.....		2,570		2,547

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Hides and skins (<i>Cueros y pieles; Couros e pelles; Cuirs et peaux</i>) (pounds):				
Central America.....	4,626	\$4,528		
Mexico.....	78,468	7,130		
Hops (<i>Lúpulos; Lupulus; Houblon</i>):				
Central America.....	590	45	1,410	\$195
Mexico.....	531	43	151,250	15,131
Santo Domingo.....	800	64		
Cuba.....			747	93
Puerto Rico.....	250	19		
South America.....	322	37	180	27
Electric and scientific apparatus (<i>Aparatos eléctricos y científicos; Appareilhos electricos e científicos; Appareils électriques et scientifiques</i>):				
Central America.....		4,333		3,160
Mexico.....		12,652		20,245
Argentina.....		2,743		23,247
Brazil.....		9,502		5,092
Other South America.....		48,314		12,375
Iron and Steel, Manufactures of:				
Builders' hardware, and saws and tools (<i>Materiales de metal para construcción, sierras y herramientas; Ferragens, serras e ferramentas; Matériaux de construction en fer et acier, scies et outils</i>)—				
Central America.....		11,669		6,711
Mexico.....		46,710		55,467
Santo Domingo.....		446		1,403
Cuba.....		7,666		2,173
Puerto Rico.....		1,902		867
Argentina.....		18,846		6,636
Brazil.....		25,793		19,058
Colombia.....		8,324		8,209
Other South America.....		20,506		10,698
Sewing machines and parts of (<i>Máquinas de coser y accesorios; Machinas de coser e accesorios; Machines à coudre et leurs parties</i>)—				
Central America.....		8,285		4,057
Mexico.....		9,578		15,227
Santo Domingo.....		151		66
Cuba.....		18		1,886
Puerto Rico.....		84		73
Argentina.....		23,488		16,629
Brazil.....		7,593		11,234
Colombia.....		10,694		11,988
Other South America.....		8,541		3,273

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Iron and Steel, Manufactures of—C't'd.				
Typewriting machines and parts of (<i>Máquinas de escribir y accesorios; Máquinas de escribir e accesorios; Machines à écrire et leurs parties</i>)—				
Central America.....				\$136
Mexico.....		\$592		1,462
Santo Domingo.....				
Cuba.....		702		257
Puerto Rico.....		200		
Argentina.....		1,160		2,229
Brazil.....		212		85
Colombia.....		86		35
Other South America.....		523		683
Leather, other than sole (<i>Cuero, distinto del de suela; Couro não para solas; Cuirs, autres que pour semelles</i>) (pounds):				
Central America.....		297		451
Mexico.....		1,839		647
Santo Domingo.....		80		
Cuba.....		54		210
Puerto Rico.....		289		
Argentina.....				572
Brazil.....		2,037		1,761
Colombia.....		834		951
Other South America.....		2,285		743
Boots and shoes (<i>Calzado; Calçados; Chaussures</i>):				
Mexico.....		3,085		9,655
Central America.....		12,111		10,113
Colombia.....		3,915		4,817
Other South America.....		1,343		1,955
Naval stores, rosin, and tar (<i>Resina y alquitran; Resina e alcatrão; Résine et goudron</i>):				
Central America.....	1,443	3,257	455	1,329
Mexico.....	93	277	72	256
Santo Domingo.....	317	846	236	542
Cuba.....	341	638	560	1,161
Puerto Rico.....	147	279	10	16
Argentina.....			8,120	15,135
Brazil.....	25,222	44,811	8,415	15,568
Colombia.....	201	405	454	941
Other South America.....	2,945	6,719	2,108	4,509
Turpentine, spirits of (<i>Aguarrás; Agua-raz; Térébenthine</i>) (gallons):				
Central America.....	1,257	400	633	225
Mexico.....	663	208	180	53
Santo Domingo.....	30	10	89	31
Cuba.....	2,800	959	5,923	1,788
Puerto Rico.....	1,330	407	390	123
Argentina.....	18,690	5,193	21,320	6,033

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Turpentine—Continued.				
Brazil.....	10, 511	\$3, 334	9, 894	\$3, 242
Colombia.....	1, 288	372	1, 275	418
Other South America.....	10, 553	3, 268	1, 051	331
Oils, mineral, crude (<i>Acetites, mineral, crudo; Oleos, mineral, crús; Huiles minerales, brutes</i>)(gallons):				
Mexico.....	650, 494	31, 927	1, 063, 112	43, 203
Cuba.....	200, 000	15, 905	337, 856	18, 940
Oils, mineral, refined, or manufactured. (<i>Acetites, minerales, refinados, & manufacturados; Oleos, minerales, refinados & manufacturados; Huiles, minerales, raffinées, ou manufacturées</i>):				
Central America.....	134, 577	14, 858	64, 289	7, 654
Mexico.....	134, 274	25, 046	163, 265	16, 593
Santo Domingo.....	10, 836	1, 468	2, 734	292
Cuba.....	36, 205	3, 023	1, 431	232
Puerto Rico.....	15, 310	2, 004	50, 570	5, 547
Argentina.....	365, 625	45, 563	1, 019, 969	93, 745
Brazil.....	1, 811, 122	158, 779	1, 607, 946	119, 906
Colombia.....	58, 943	6, 440	59, 165	5, 570
Other South America.....	600, 401	57, 526	576, 174	51, 497
Oils, vegetable (<i>Acetites vegetales; Oleos vegetales; Huiles végétales</i>):				
Central America.....	430	114	918	355
Mexico.....	62, 905	13, 490	43, 149	8, 858
Santo Domingo.....	4, 010	1, 048	5, 901	2, 005
Cuba.....			1, 300	375
Puerto Rico.....				
Argentina.....	9, 610	2, 836	1, 265	457
Brazil.....	112, 571	31, 127	51, 273	14, 521
Other South America.....	13, 302	4, 118	23, 673	7, 785
Paraffin and paraffin wax (<i>Parafina y cera de parafina; Paraffina e cera de paraffina; Paraffine et cire faite de cette substance</i>)(pounds):				
Central America.....	11, 000	643		
Mexico.....	485, 490	26, 626	285, 452	13, 780
Brazil.....	21, 033	1, 146	31, 395	1, 625
Other South America.....	1, 705	88	5, 754	249
Provisions, comprising meat and dairy products:				
Beef, canned (<i>Carne de vaca en latas; Carne de vacca em lotas; Bœuf en conserves</i>)(pounds)—				
Central America.....	28, 318	3, 635	18, 869	2, 038
Mexico.....	10, 897	1, 095	9, 772	1, 166
Santo Domingo.....			144	12
Cuba.....	4, 416	328	2, 404	184
Puerto Rico.....	192	14		
Argentina.....			480	50

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, etc.—Continued.				
Beef, canned—Continued.				
Brazil.....	25,300	\$2,026	7,500	\$700
Colombia.....	7,186	544	10,616	886
Other South America.....	9,723	706	9,896	810
Beef, salted or pickled, etc. (<i>Carne de vaca, salada ó en salmuera, etc.; Carne de vacca, salgada ou em saimoura; Bœuf salé ou en saumure</i>)—				
Central America.....	51,900	2,229	66,030	3,261
Mexico.....	100	5	200	12
Santo Domingo.....	3,600	173	5,700	265
Cuba.....	2,200	96	29,900	1,337
Puerto Rico.....	1,200	57	3,800	176
Brazil.....	.....	.....	2,200	102
Colombia.....	15,300	673	21,050	966
Other South America.....	547,280	22,711	341,944	16,431
Tallow (<i>Sebo; Sebo; Suif</i>)(pounds)—				
Central America.....	270,507	11,146	134,314	7,781
Mexico.....	133,410	6,285	74,434	2,478
Santo Domingo.....	65,622	2,577	59,006	2,439
Cuba.....	135,374	4,740	32,500	1,160
Brazil.....	.....	.....	62,683	2,831
Colombia.....	1,912	105	59,900	2,266
Other South America.....	21,146	832	34,975	1,384
Bacon (<i>Tocino; Toucinho; Lard fumé</i>)—				
Central America.....	17,326	1,176	20,747	1,543
Mexico.....	10,973	1,063	5,373	508
Santo Domingo.....	2,446	136	2,985	175
Cuba.....	610,244	29,722	760,945	48,482
Puerto Rico.....	22,260	1,132	7,040	495
Brazil.....	1,951,340	107,534	1,326,389	76,543
Colombia.....	2,938	139	3,573	243
Other South America.....	11,139	697	21,923	1,709
Hams (<i>Jamones; Presunto; Jam-bons</i>)(pounds)—				
Central America.....	25,549	2,310	21,716	2,222
Mexico.....	25,949	3,046	12,839	1,454
Santo Domingo.....	3,481	410	3,933	470
Cuba.....	333,712	30,032	285,122	29,130
Puerto Rico.....	111,231	10,011	40,152	3,614
Brazil.....	.....	.....	550	69
Colombia.....	18,976	1,379	10,101	1,033
Other South America.....	30,063	9,037	61,543	7,053
Pork (<i>Carne de puerco; Carne de porco; Porc</i>)(pounds)—				
Central America.....	74,900	3,121	126,670	6,015
Santo Domingo.....	6,400	275	7,800	393
Cuba.....	16,600	636	43,000	43,000
Puerto Rico.....	368,800	17,326	368,200	15,995
Brazil.....	600	25	1,400	82

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Provisions, etc.—Continued.				
Pork—Continued.				
Colombia	13, 700	\$626	16, 100	\$543
Other South America	356, 800	14, 156	447, 900	20, 485
Lard (<i>Manteca; Banha; Saindoux</i>)				
(pounds)—				
Central America	115, 578	6, 105	140, 074	7, 674
Mexico	409, 419	17, 992	356, 741	17, 146
Santo Domingo	23, 965	1, 279	38, 964	2, 211
Cuba	1, 993, 907	88, 667	1, 934, 106	95, 163
Puerto Rico	499, 872	23, 508	279, 890	16, 058
Argentina	35, 251	1, 675	1, 674	114
Brazil	1, 242, 260	74, 575	1, 495, 981	81, 821
Colombia	296, 088	14, 370	168, 763	9, 433
Other South America	1, 246, 953	66, 251	868, 794	50, 384
Oleo and oleomargarine (<i>Grasa y oleomargarina; Oleo oleomargarina; Oléo et oleomargarine</i>)				
(pounds)—				
Central America			400	46
Mexico	1, 334	132		
Columbia	15, 840	1, 195	8, 280	775
Other South America	24, 700	2, 807	38, 691	4, 165
Butter (<i>Mantequilla; Manteiga; Beurre</i>) (pounds)—				
Central America	18, 797	3, 323	21, 636	3, 484
Mexico	10, 100	2, 074	17, 732	2, 841
Santo Domingo	5, 585	724	5, 265	676
Cuba	3, 740	573	6, 130	991
Puerto Rico	120	15	4, 620	599
Brazil	26, 310	3, 535	21, 412	2, 412
Colombia	8, 094	1, 030	18, 490	2, 406
Other South America	75, 625	9, 821	55, 543	7, 078
Cheese (<i>Queso; Queijo; Fromage</i>)				
(pounds)—				
Central America	14, 300	1, 449	13, 276	1, 442
Mexico	12, 843	1, 435	9, 419	1, 047
Santo Domingo	1, 555	137	1, 930	212
Cuba	4, 671	823	15, 245	1, 709
Puerto Rico	3, 253	383		
Brazil				
Colombia	6, 946	877	7, 737	896
Other South America	10, 832	1, 245	16, 059	1, 864
Sugar, refined (<i>Azúcar refinado; Assucarrefinado; Sucre raffiné</i>) (pounds)—				
Central America	192, 189	9, 254	82, 263	4, 733
Mexico	43, 394	2, 381	55, 679	2, 833
Santo Domingo	2, 379	105	1, 113	49
Colombia	154, 619	7, 555	65, 859	3, 395
Other South America	158	8		

Imports and Exports, August, 1897—Continued.

EXPORTS OF DOMESTIC MERCHANDISE—Continued.

Articles and Countries.	August.			
	1896.		1897.	
	Quantities.	Values.	Quantities.	Values.
Tobacco, unmanufactured (<i>Tabaco no manufacturado; Tabaco não manufacturado; Tabac non manufacturé</i>) (pounds)—				
Central America.....	26,280	\$3,434	19,620	\$3,155
Mexico.....	63,945	5,987	87,368	5,115
Argentina.....			15,365	495
Colombia.....	810	126	8,525	1,182
Other South America.....	86,671	6,335	96,581	8,133
Tobacco, manufactures of (<i>Manufacturas de tabaco; Manufacturas de tabaco; Tabac fabriqué</i>):				
Central America.....		6,454		1,310
Mexico.....		463		398
Cuba.....		418		14,058
Argentina.....		2,340		360
Brazil.....		60		
Colombia.....				286
Other South America.....		4,319		11,908
Wood, unmanufactured (<i>Madera, no manufacturada; Madeira, não manufacturada; Bois brut</i>):				
Central America.....		18,168		13,783
Mexico.....		43,549		13,587
Cuba.....		1,449		755
Argentina.....		12,146		343
Brazil.....				2,060
Colombia.....		1,477		468
Other South America.....				6,806
Lumber, (<i>Maderas; Madeiras; Bois de construction</i>):				
Central America.....	1,313	12,301	850	8,636
Mexico.....	2,021	25,895	10,063	163,966
Santo Domingo.....	94	1,430	150	2,323
Cuba.....	1,175	10,027	2,620	36,414
Puerto Rico.....	756	11,326	668	8,034
Argentina.....	12,869	173,101	2,435	32,008
Brazil.....	8,108	94,357	3,069	38,946
Colombia.....	230	2,987	536	6,517
Other South America.....	4,074	56,404	3,791	36,748
Furniture (<i>Muebles; Mobilia; Meubles</i>):				
Central America.....		9,393		8,860
Mexico.....		13,936		10,785
Santo Domingo.....		948		375
Cuba.....		1,480		4,032
Puerto Rico.....		3,205		967
Argentina.....		15,749		17,553
Brazil.....		4,045		2,973
Colombia.....		3,511		2,698
Other South America.....		7,224		2,934
Wool, raw (<i>Lana cruda; La crúa; Laines brutes</i>):				
Mexico.....	465,936	41,014		

URUGUAY.

PRESIDENT CUESTAS.

Señor DON JUAN LINDOLFO CUESTAS, who has succeeded to the Presidency of Uruguay, on account of the untimely death of President IDIARTE BORDA, was born in the city of Paysandu in July, 1835, of Argentine parentage. Señor CUESTAS has been in public life for many years, and has held many offices of great dignity and responsibility in the service of his country. His elevation to the Presidency has received the unanimous indorsement and approval of the press and leading men of Uruguay.

NEW MINISTRY.

The ministry of Uruguay, as at present constituted, is as follows:

Minister of Government, DON EDUARDO MACÉACHEN.

Minister of Finance, Dr. JUAN CAMPISTEGUI.

Minister of Fomento, DON JACOBO VARELA.

Minister of War and Marine, Lieut. Gen. L. E. PEREZ.

Minister of Foreign Affairs, Dr. MARIANO FERREIRA.

TRADE WITH UNITED STATES.

Consul General MURGUIONDO furnishes the Bureau with the following statistics of the trade of Uruguay with the United States during the first six months of the calendar year 1897, compared with the same period in 1896:

Year	Exports.	Imports.
1896.....	\$725,854.71	\$1,034,787
1897.....	529,018.24	3,611,263

These figures show a decrease in exports in 1897 of \$196,836.47, while the imports for 1897 show an increase of \$2,576,476.

The value of the exports from New York shows a decrease of \$266,189; from southern and extreme eastern points they held their own.

The imports were divided as follows:

New York.....	\$3,428,219
Philadelphia.....	20,707
Boston.....	150,923
Baltimore.....	11,414

Official data show the total imports and exports of Uruguay for the first half year of 1897 to have been as below:

IMPORTS.

First quarter	\$5,066,958.98
Second quarter	4,204,246.30
Total	9,271,205.28

EXPORTS.

First quarter	\$9,038,232.94
Second quarter	8,489,711.19
Total	17,527,944.13

MEAT PRODUCTS.

Consul EDGAR SCHRAMM transmits to the Department of State, from Montevideo, under date of August 27, 1897, an interesting statement of the production and export of meat products in the Republic of Uruguay.

From this report it is learned that the principal meat product, jerked beef, or *tasajo*, as it is locally called, is exported entirely to Brazil, Cuba, and some of the West Indies. For the production of this article, which constitutes the chief staple of food, so far as meat is concerned, in Brazil, there were slaughtered in Uruguay during the past year 869,500 head of cattle, of which 402,600 were slaughtered in Montevideo.

Next in importance in the cattle product exported is the Liebig Extract, for which the yearly slaughtering amounts to over 200,000 head. A large stock company with a capital of £500,000 carries on this manufacture, with headquarters at Fray Bentos. So profitable is this business that the balance sheet of the company for the year 1896-97 shows the handsome sum of £113,280 13 s. 4 d. There has been started in opposition to this enterprise a native meat product which claims to preserve in the process of extraction a larger proportion of the nutritive qualities of the meat; it has had great success in the markets of Italy, Spain, England, United States, Argentina, and other countries. It is claimed that nowhere else in the world can these beef extracts be manufactured so cheaply and satisfactorily as in Uruguay, where the cheapness and abundance of the raw material facilitates all efforts in this industry.

Fourth and last in the list of meat products Consul SCHIRAMM places preserved meats shipped to foreign countries, consisting principally of canned tongues of the cattle slaughtered; also mutton and some other kinds of canned meat prepared according to the "Apper" process, which yields a product something like our corned beef. Of such products the amount shipped during the year amounted to 1,135,508 kilos. Hog products are not exported at all, as hardly enough is raised for home consumption.

VENEZUELA.

CHEMICAL TESTS TO WHICH LARD AND BUTTER MUST BE SUBJECTED.

On account of impurities and deleterious substances found, upon investigation, to be contained in lard and butter imported into Venezuela, the Government has found it necessary to submit all such importations arriving at the custom-houses of that country to a chemical analysis to establish their purity.

The following statement from the Director of the National Laboratory shows the chemical properties which American pork lard, and butter must possess to be considered pure, according to the Venezuelan tariff law:

1. Absorption of iodine (index of Hübl) referred to the total acid greases: From 52 to 69 per cent; or rather referred to the neutral matter, for which it will suffice to multiply the former numbers by 0.955.
2. Index of saponification (Köttstorfer) in milligrams of potash (K.O.H): From 190.7 to 205.7; or the equivalent, from 294.14 to 272.64.
3. Index of Reichert-Meissl-Wolny (R. M. W.): From 0.4 to 0.6.
4. Point of turbidity: From 24°.1 to 28°.7.
5. Reaction of Becchi-Millian and reaction of Welmans: Negatives.
6. Sulphuric saponification (Index of Maumená):
 Absolute: From 25°.01 to 33°.02.
 Relative: From 69°.8 to 93°.
7. Saturation of 1 gram of acid greases in cubic centimeters of normal soda (Na.O.H): From 3.58 to 3.68.
8. Point of fusion of the acid greases: From 37°.5 to 45°.8.
9. Point of solidification of above: From 34° to 42°.7.
10. Point of fusion of neutral matter: From 28° to 35°.6.

11. Point of solidification of above: From 24° to $32^{\circ}.6$.
12. Nitrous vapors (Carletet): solid mass.
13. Density to $+75$ taken with Mohr balance: From 0.913 to 0.916.

For butter the reactions are:

1. Index of Köttstorfer: In milligrams of potash (K.O.H.): 220 to 243.9 or the equivalent: 255 to 230.
2. Index of R. M. W.: 26 to 32.
3. Index of Hübl: 26 to 35.5.
4. Index of Hehuer: 85 to 89.
5. Point of solidification of acid greases: 38° to 40° .

By a recent enactment of the Venezuelan Congress all lard mixtures and oleomargarine which were formerly in class 3 with pure lard have been placed in class 4 of the tariff; pure lard is retained in class 3. The duty applicable to class 3, according to the tariff, is 23 centimos per kilogram, while that of class 4 is 75 centimos.

COMMERCE OF THE CONSULAR DISTRICT OF CARACAS FOR THE YEAR 1896.

[Extracts from an official report.]

MACHINERY.

There are few manufactories in the country, and the demand for machinery is confined to such as is required for mining plants or railway supplies. Other articles, such as agricultural implements, are obtained cheaper and quicker from the United States.

MINING.

One gold-mining plant has been lately established under the management of English engineers. The capital is being subscribed in London and Paris. The company is styled the "Guarico Gold-mining Company, Limited," after the district in which the mine is situated.

RAILWAYS.

The Government has canceled its obligations with the different companies for the seven per cent guaranty on the invested capital, by bonds of the new debt of 50,000,000 bolivars, which bear interest at five per cent per annum. It has, moreover, bought the stock of the "Guanta Company, Limited," wharves, stores, railway, and the coal mines of Naricual, for the sum of 1,500,000 francs in bonds of the said debt.

Bull. No. 5—4

IMPORTS.

The value of the imports received at the port of Puerto Cabello was as follows:

From—	Value.	
	£	s. d.
England.....	190,583	15 0
Germany.....	137,470	3 0
United States of America.....	132,360	17 0
France.....	90,190	1 0
Spain.....	37,608	3 0
Holland.....	17,702	3 0
Belgium.....	15,758	0 0
Italy.....	9,726	8 0
Colombia.....	4,063	4 0
Total.....	635,462	14 0
Against in 1895.....	736,869	2 7

EXPORTS.

Exports from Puerto Cabello were:

Articles.	Quantity.	
	1896.	1895.
	Kilos.	Kilos.
Coffee.....	15,357,400	14,225,307
Cacao.....	376,444	308,287
Hides.....	483,275	813,442
Skins.....	47,182	85,839
Quina.....	7,192	14,008

MARACAIBO.

In general, the past year (1896) was not so prosperous as 1895, owing to the steady increase of competition and the lower prices of coffee; there is a kind of overtrading and too large stocks of merchandise. On the other hand, much progress and facilities in transportation have been made.

RAILROADS.

The La Ceiba Railroad has been continued to Motatan, thus opening up the rich coffee districts of Trujillo, Bocono, and Merida. The mules formerly used to bring down the coffee from the highlands to Sabana de Mendoza now have to look out for freight from more remote parts, as the railway saves a great part of the distance.

The Tachira Railroad is in operation from Encontrados to La Fria. This railway will not be of importance until Uruca is reached, at the foot of the mountains; then it will offer prompt connection with the Tachira district and the State of Santander (Republic of Colombia), preventing the delays on the

route on the river Zulia during the dry season, and will thus regulate considerable business transactions with those most important ports, tributaries to Maracaibo. The track up to Uruca will be finished soon, as the work is so far done that only the rails are to be laid, and these are expected to arrive shortly.

MARACAIBO CITY.

Maracaibo City is spreading more and more. Villages along the lake are incorporated and provided with telephone, electric light, and tramways. A large solid quay has been finished, the same as the wharf, for such ocean steamers as can reach Maracaibo drawing $11\frac{1}{2}$ feet. The former expensive and dangerous loading and unloading of products and merchandise is thus avoided, as all is unloaded on the new wharf, whence it will go directly to the new customhouse, which will be a spacious and comfortable building. It is now in construction by a company called the "Muelles de Maracaibo" under contract with the Government. After a certain period, about twenty years from now, the wharf and buildings will become the property of the Venezuelan Government.

Only one English flag was shown in 1896 in this port and very few European vessels came here, as most of the shipping is done by the American Red D Line of steamships with a movement of sixty-five steamer arrivals and sailings. Sailing vessels have arrived, as may be seen from the navigation report. They generally take wood and dividivi for home freight, mostly dispatched to channel for orders.

The inner bar "Tablazo" has a little more depth of water, a new channel having been discovered, but still it would not be safe for vessels to load over $11\frac{1}{2}$ feet English.

The lake navigation becomes every year of greater importance. Small steamers connect the railways at La Ceiba to Matatan, and at Encontrados to La Fria or Puerto Villamizar, the latter a Colombian harbor on the river Zulia.

EXPORT OF COFFEE.

The export of coffee shows a steady increase, as more and more coffee trees are planted in the interior.

Year.	Quantity.	Value (about).
	<i>Tons.</i>	
1896.....	28, 212	£1, 748, 800
1895.....	22, 951	1, 660, 000

NEW RAILROAD LAW.

By the terms of the new railroad law of Venezuela the President is authorized to make contracts for the construction and operation of railroads in the Republic. He may grant concessions for ninety-nine years, at the expiration of which time the railways,

with all their rolling stock, offices, and every other appurtenance, revert to the Government.

Article 2 authorizes the Government to grant exclusive right for the operation and construction of railroads for forty years.

The law reserves to the Government the right to buy, at its option, the railroad lines and their equipment after they have been in actual service for a period of twenty-five years, reckoned from the date of their official inauguration. In case the Government desires to take this action, the management of the company will be served with six months' notice of its intention to purchase the road either by appraisement, paying an allowance of 20 per cent above the commercial value of the property, or by paying for the property the value represented by its stock, with an addition of 10 per cent, the amount to be paid at the time of transfer.

According to Article 4, the railroads shall be divided into provisory and permanent roads. The provisory roads shall have a width between the rails of 75 centimeters and a minimum curve of 30 meters. The permanent lines shall have a width between rails of 1.07 meters (3 feet, 6 inches) and a minimum radius of curve of 60 meters. The grade of either line shall not exceed three per cent unless a special system of construction is employed.

By Article 5, in order to encourage the construction of railroads in cases where the public service seems to demand them, the Government is authorized to contribute, by paying a stipulated sum as each section of 20 kilometers is declared ready for traffic. This subsidy is limited to 10,000 bolivars per kilometer of road constructed on level ground; 20,000 bolivars on swampy or broken ground, and 30,000 bolivars on mountainous ground.

By Article 6 the contractor or constructing company which undertakes the work is required to make a deposit of from 50,000 to 100,000 bolivars in gold, or its equivalent in Venezuelan public funds, said deposit to be returned to the contracting parties after the completion of the first section of 20 kilometers of the line. The law requires that the work shall be begun within a stipulated time, after the approval of the contract, and this time can not exceed twelve months. The precise time for the termination of the work and the opening of the railroad to the public service must also be duly stipulated.

The party applying for the concession must present to the Government the survey and general profiles of the line three months before commencing work, so as to be submitted for approval to the National Congress. This period shall be extended only in cases wherein unavoidable delay has occurred.

The rates of freight and passenger fares must be subject to the approval of the National Government, liable to be lowered whenever the proceeds of the railroad shall exceed 12 per cent on the value of the capital stock. All cases of contention on the part of the company shall be submitted to referees.

Article 11 establishes the right of condemnation of all ground needed for railroad stations, offices, and stores on both sides of the track, the company paying for the same. All material, machinery, and implements necessary for the construction and operation of the road and buildings will be admitted free of duty upon the fulfillment of the usual formalities. All new lines of railway shall conform in gauge to those with which they connect. The narrowest gauge that shall be admitted shall be one meter in width between the rails.

The general offices of the company must be either in the capital of the Republic or in the city at one of the termini of the line, but it must always have an authorized representative at the national capital. This shall not interfere to prevent them from having also a foreign headquarters. No transfer of the property shall be made without the approval of the Government.

TRADE MISCELLANY.

ARGENTINE REPUBLIC.

Province of Buenos Ayres. The wheat area of the Province of Buenos Ayres is equal to half that of the United Kingdom of Great Britain. The development of this industry in what is known as the "Queen Province of Argentina" has been something remarkable. In 1881 the wheat area was 200,000 acres; in 1895 it had increased to 900,000 acres, since which time the extension of this cultivation has gone on with unhalting progress. In addition to wheat, an immense quantity of maize is raised, nearly 2,000,000 acres being covered by this product. The cattle and sheep industries are likewise of great magnitude—in 1895 there were 7,205,000 cattle, with 50,000,000 sheep and 1,080,000 horses.

BOLIVIA.

New Railway Projects. The Bolivian Government some months ago put a corps of engineers into the field for the purpose of determining the feasibility of building a railway from Challapata to the rich mineral district of Colquechaca. As a result of the survey, the line was found to be 200 kilometers in length, and the cost of construction estimated at about \$3,000,000. It is stated that the Government is taking active steps looking to the early building of this important line. A representative of the house of W. R. GRACE & Co., of New York, is at present in Bolivia with the object of completing negotiations for the construction of the short railway between Desaguado and LaPaz.

BRAZIL.

The proposed Madeira and Mamore Railway. Reference has been made on more than one occasion in the Bulletin to schemes for building a railroad around the rapids of the Madeira River and the great importance of these undertakings. It is now learned that Mr. ADOLFO BALLIVIAN has practically completed arrangements with some English capitalists for carrying out this work. As is well known, the Madeira River is one of the most important tributaries of the Amazon, its head waters reaching into the rich, virgin rubber forests of Bolivia, which of late are attracting much attention.

Shipping dues at Santos. In a report to the Department of State, Mr. FRANK D. HILL, consul at Santos, Brazil, says the American barque *Virginia* was compelled to pay \$300 for dock dues at that port recently when she applied for clearance papers. This trouble, and unnecessary expense grew out of the fact that her charter papers contained only the clause exempting the vessel from "wharfage dues." Consul HILL advises shipmasters bound for Santos to hereafter have inserted in their charter papers the clause "free of wharfage and dock dues."

American Type in South America. It is conceded by practical printers in Brazil that the quality of American type is superior to that manufactured elsewhere, and would be more generally employed were it not for one defect, which might be easily remedied. The American type does not correspond in pointage with that of other countries, showing an increase of about a half a point in length and a trifling increase in the height of each letter. This renders it impracticable for use with the type of other languages, which are all alike in this respect. Vice-Consul BERG, who transmits this information to the Department of State, also suggests that type foundries in the United States be prepared to furnish type for all languages, including accented letters and the various alphabetic peculiarities of each.

Importation of Flour. Since the abrogation of the reciprocity treaty between the United States and Brazil there has been a steady decrease in the imports of American flour, and prominent importers of flour have expressed the opinion that it will be only a question of a very few years before it will be entirely supplanted by the Argentine product. The renewal of

the 10 per cent duty from January 1, 1895, on flour from the United States has given a great impetus to the Argentine trade, as well as to local mills, which draw their supplies of wheat from Argentina and Uruguay. One of the largest and most modern mills is located in Rio, with a full working capacity of 60,000 tons of flour per annum. There is another mill with a capacity of about two-thirds this quantity.

CHILE.

Improvement of the Port of Valparaiso.

The Chilean congress has under consideration a measure for the improvement of the port of Valparaiso. It is proposed to appropriate \$13,000,000 for the purpose, for which amount bonds will be issued bearing 5 per cent interest. The plan contemplates extensive breakwaters and docks, and deepening of the harbor.

Iron and Steel Industry.

With a view to the further development of the manufacturing industries of the country, the Government proposes to set aside \$500,000 to foster iron and steel enterprises. As a bonus to an American syndicate for establishing an iron foundry, \$120,000 of the above amount will be appropriated; the balance will be similarly distributed as favorable opportunities may offer. Official investigation has demonstrated the fact that iron ore of a high grade exists in abundance in Chile.

The Transandine Railway

The committee appointed by the Chilean senate to make an exhaustive study of the proposition of English capitalists for completing the Chilean section of the Transandine Railway from Tinguiririca to Villa Hermosa, on the Argentine side of the Andes, has made its report. The capital of the syndicate is shown to be £1,600,000, which is double the amount estimated as being required. The government is asked for a guarantee of 4 per cent on £500,000, to be allowed only after the railway has been completed and in operation between the points named. When the work, comprehending a length of 80 kilometers, is completed, the last link in the transcontinental line connecting Valparaiso, on the Pacific coast, and Buenos Ayres, on the Atlantic, will have been made. It is the intention to make the gauge conform to that of the railway systems of Chile and Argentina, by this means obviating the transfer of passengers or cargo between the terminal points. It is proposed to accomplish the distance from ocean to ocean (about 1,000 kilometers) in twenty-nine hours, by express trains. In anticipation of favorable action by the government, which seems assured, the concessionaires are arranging to locate along the line to the mouth of the tunnel 2,000 workmen, with necessary workshops and dwellings.

United States Money in Chile.

It has been reported to the Department of State by Vice-Consul GREENE, at Antofogasta, that Americans, and travelers generally, would better serve their commercial interests by bringing British sovereigns to the coast rather than American gold. For the former there is always a fair rate of exchange, while American gold coin is little known except in large commercial centers like Valparaiso, and in interior towns its sale is exceedingly difficult.

Electric Plant in Valparaiso. At the session of the Chilian congress, just adjourned, a law was passed empowering the municipality of Valparaiso to grant, for a term not exceeding thirty years, the use of the streets, roads, and squares of that city for the installation of electric lighting and a system of tramways, having electricity as the motive power.

COLOMBIA.

Suspension of Export Duty on Coffee. By an official decree of President CARO, the export duty on coffee from Colombian ports was suspended from August 1, 1897. This tax, which consisted of \$1.60 for every 50 kilograms (110.23 pounds), has been in force for over two years, and was imposed on all coffee exported from Colombia or used for home consumption.

New Steamship Line. From Cartagena, Consul SMYTH reports the arrival of the first steamship representing a new line between that port and Mobile, Ala. These steamers, which will run fortnightly, will carry cargoes of pitch pine and other freight from Mobile, returning with bananas from Cartagena and Bocas del Toro. This line of steamers, which is run under the auspices of the Snyder Banana Company, will, if successful and permanent, furnish excellent mail facilities between Cartagena and the United States.

COSTA RICA.

Duty on Building Materials. For the past two years all lumber intended to be used for building purposes in Limon and Puntarenas has, by a legislative decree, been admitted free of import duties. The specified time covered by the decree having expired on the 29th of July last, the Government, recognizing the great benefit accruing to the Republic from cheap building material, has enacted supplementary legislation by which the duty on these articles, while not abolished altogether, is reduced to a much lower rate than formerly. The provisions of this last decree fix the import tax on boards, beams, and joists at 5 pesos per 1,000 feet square of surface, by 1 inch of thickness. Woods for cabinet work and doors and window sashes, with or without hinges and locks, are taxed 10 pesos for every 1,000 square feet of surface of 1 inch thickness.

MEXICO.

New Steamship Line. A United States shipping company has recently inaugurated a new line of steamers between San Francisco (California) and ports on the Pacific coast of Mexico. The itinerary of this line will be from San Francisco to Ensenada de Todos Santos, San Quintin, San José del Cabo, Mazatlan, San Blas, Manzanillo, Acapulco, Puerto Angel, Salina Cruz, Tonala, and San Benito, and return. There is every hope that the agriculturists of the States of Sonora, Sinaloa, Colima, Oaxaca, and Chiapas will find this new outlet for their products available for the development of the maritime trade on the Pacific Coast.

NICARAGUA.

Increased Tax on Gold Exports.

The "Diario Oficial" of August 5, 1897, publishes a decree by which the tax on gold exported from the Republic of Nicaragua is increased to \$1 gold per ounce on nuggets and \$2 gold per ounce on gold dust. Heretofore the duty has been 80 centavos (35.44 cents, United States currency) per ounce. In consequence of this impost the syndicates controlling the gold-mining industries of eastern Nicaragua have decided to present a petition to the Government setting forth the fact that their operations were begun and their heavy and valuable machinery imported under such different circumstances that the present increase will almost, if not entirely, paralyze their enterprises; and asking, if possible, for its speedy reduction. Consul O'Hara reports that for the year ending June 30, 1896, the shipments amounted to \$137,929.14, United States currency; for the fiscal year 1897 they were \$169,565.55—an increase of \$31,636.14.

Merchants Adopt Gold Standard.

The merchants of Bluefields, according to advices from Mr. M. J. CLANCY, have decided to require gold in payment for their merchandise on all credit accounts. Prices will be given in silver, but only gold or its equivalent will be received in the markets when time is asked for settlement.

SANTO DOMINGO.

Extended Credit for Merchants.

Consul GRIMKE writes from Santo Domingo that a step in the right direction has been taken by American dealers in extending the time of credit to Dominican mercantile houses to two or four months, instead of, as formerly, limiting it to three months. This is still less than is allowed by European merchants, whose extension of credit to six or nine months is regarded by trade experts as the basis of their success in the South American and West Indian markets.

New tax on Customs Receipts.

On August 9 last, a new surtax of 3 per cent on the total customs receipts of the Republic was enacted, to be collected on the entire imports and exports of the country.

UNITED STATES.

New Market for Iron.

Advices received show a great tendency in the direction of the use of iron in the construction of houses in the countries of Central America. Five years ago the use of this material was unknown. Now, in the city of Guatemala alone more than one hundred houses are constructed with iron girders, and in the city of San Salvador this metal has been adopted as being the safest material that can be used to resist shocks of earthquake. Corrugated iron is also being extensively used for roofing purposes. In rebuilding the city of Guayaquil, Ecuador, which was almost entirely destroyed by fire something more than a year ago, the former wooden structures

are replaced almost wholly to houses built in part of iron. American manufacturers may find it to their interest to look into this market for the sale of the product of their factories.

VENEZUELA.

Guarico Gold Region. According to the *Venezuelan Herald*, the advices from the Guarico district are daily more encouraging. There are at present eight companies of foreigners prospecting; already thirty-four claims have been taken up and plans for many more denouncements have been made to the authorities. One company, it is stated, has ordered from England twelve mills to be worked by hydraulic power. The vein in this mine is 10 feet in width, containing quartz so rich in gold that the precious metal is plainly visible in it.

The Orinoco Company. The Orinoco Company is making preparations to begin immediate operations for developing the iron deposits discovered on their concession. Within the last two weeks there has been definitely located within 2 miles of Santa Catalina one vein of ore, varying in width from 100 to 200 feet, and 5 miles long. Other and larger deposits have been discovered within 5 miles of the above-named city. The supply is pronounced inexhaustible and the quality is said to be superior to the Spanish and African ores. Other enterprises which this rich region offers are soon to be undertaken by the great company into whose hands this portion of Venezuela has, by concession, passed.

BOLETÍN MENSUAL

DE LA

OFICINA DE LAS REPÚBLICAS AMERICANAS

UNIÓN INTERNACIONAL DE REPÚBLICAS AMERICANAS

VOL. V.

NOVIEMBRE, 1897.

No. 5.

RELACIONES COMERCIALES EN AMÉRICA.*

LA COSTA SETENTRIONAL DE LA AMÉRICA DEL SUR.

En el BOLETÍN del mes de octubre se trató de las relaciones comerciales de los Estados Unidos con Méjico, la América Central y las Antillas. Tanto en el orden geográfico como en lo que toca á la estrechez de comunicaciones mercantiles, la costa setentrional de la América del Sur viene en seguida, y ésta comprende á las repúblicas de Colombia y Venezuela y á las colonias de Curazao, Trinidad y las tres Guayanas.

Una ojeada al mapa del Hemisferio Occidental revela desde luego el hecho de que las ventajas geográficas de que gozan los Estados Unidos en la competencia con otras naciones en el tráfico, por el Caribe, con Méjico, la América Central y las Antillas, puede aplicarse á toda la costa de la América del Sur sobre el citado mar. Una línea tirada desde Nueva York con dirección al mediodía, á través del Paso de los Vientos, entre Cuba y Haití, tocaría en un punto cercano al puerto de Cartagena, en la costa del norte de Colombia. Otra línea que corriera de Nueva York hacia el sudeste, á través del Paso de Mona, entre Haití y Puerto Rico, iría á parar en La Guayra, el puerto de Carácas, capital de Venezuela. Una tercera línea con dirección

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

al este, marca la ruta de Nueva York á las Islas del Barlovento, incluyendo á la Barbada, y de allí á Demerara (Georgetown), en la Guayana inglesa.

Tomando como punto de partida á la Barbada, la distancia á Nueva York, 1,829 millas marinas, es como la mitad de la distancia á Liverpool, en Inglaterra, que es de 3,705 millas. A medida que se avanza hacia el oeste, la diferencia á favor de los puertos de los Estados Unidos aumenta, de suerte que, hablando en general, puede decirse que la distancia que separa á los centros comerciales del litoral del Atlántico de los puertos de la América del Sur en el mar Caribe, es la mitad ó una tercera parte menor que la que separa á sus rivales de Europa.

La disparidad es, naturalmente, mucho mayor en favor de las principales ciudades de los Estados Unidos sobre el Golfo. Mobile, Nueva Orleans y Galveston son puntos ventajosos para el tráfico con la América del Sur por el Caribe, y solamente aguardan el impulso de esfuerzos activos para obtener una posición dominante como puertos de salida para las manufacturas y materias primas de una gran parte del territorio de los Estados Unidos, que irán á buscar mercados en la América del Sur, en Méjico, en la América Central y las Antillas. También servirán las citadas poblaciones como centros de distribución para lo que de aquella vasta región se importa á los Estados Unidos.

Una ruta de comunicación entre el gran valle del Misisipí y la costa setentrional de la América del Sur, correría en línea recta del noroeste al sudeste, pasando por la extremidad occidental de Cuba. Es un hecho interesante y de importancia práctica que cada una de las muchas rutas de navegación á vapor de los Estados Unidos á los puertos de la América del Sur en el Caribe, ofrece á medio camino algún paraje para tomar carbón y para hacer reparaciones, al mismo tiempo que tráfico lucrativo en una ó más de las Antillas Mayores ó Menores.

Al considerar las condiciones del tráfico en esta parte de la América del Sur, Colombia se presenta en primer lugar, debido á que su posición la pone en inmediato contacto con el continente norteamericano. Uno de sus departamentos, el de Panamá, es, geográficamente hablando, parte de la América Central, y por muchos años ha sido la única vía comercial entre el mar Caribe y el océano Pacífico. La república de Colombia tiene un inmenso

litoral sobre el Atlántico y sobre el Pacífico. Sus relaciones con los Estados Unidos han sido más ó menos estrechas durante largo tiempo. El espíritu de empresa y el capital americanos construyeron hace casi medio siglo el ferrocarril de Colón á Panamá. Si el Canal de Panamá llegara á terminarse, aunque la obra fué iniciada por franceses y ellos mismos la continúan ahora, contribuiría poderosamente á ensanchar las relaciones comerciales con los Estados Unidos.

Se sabe que Colombia es un país rico en minerales y que puede producir en gran escala café, cacao, tabaco, fibras y otros productos agrícolas que se venden en los Estados Unidos á precios lucrativos. La participación que los Estados Unidos toman hoy en el comercio de Colombia no es la que les corresponde ni la que con facilidad podrían obtener. En estos últimos años, Francia ha ocupado el primer lugar en dicho comercio, debido sin duda á los enormes gastos que le ha ocasionado el Canal de Panamá; en segundo lugar viene Inglaterra y en tercero los Estados Unidos. Casi la mitad de lo que la Gran Bretaña exporta á Colombia se compone de géneros de algodón, y éstos se fabrican en los Estados Unidos con la mayor perfección. Haciendo esfuerzos adecuados, la mayor parte de ese comercio se podría traer á los Estados Unidos, que en cambio tomarían los productos colombianos que con facilidad hallan consumo aquí. Los datos recogidos durante el año pasado, sin embargo, muestran un aumento satisfactorio para los Estados Unidos, tanto en la exportación como en la importación. Lo que se exportó para Colombia en 1894 fué por valor de \$2,784,634, y en 1896 ascendió á \$3,382,588. En cuanto á las importaciones, aumentaron de \$1,338,283 á \$4,843,256. El aumento de estas últimas consistió principalmente en café, cueros y pieles, y fué debido á cambios en la tarifa de aduanas de los Estados Unidos, hecho significativo que demuestra la importancia de que se hagan concesiones recíprocas en el comercio latinoamericano.

Los principales obstáculos que se presentan en la actualidad para que crezca el comercio de los Estados Unidos, parecen ser los altos precios de ciertos artículos comparados con los europeos, y lo más barato de los fletes á los puertos de Europa y viceversa, á pesar de que la distancia de algunos puntos es tres veces mayor. Tales impedimentos son únicamente temporales, y esto se pone de

manifiesto con el hecho de que las manufacturas americanas compiten con las de Europa en los mercados europeos. Esta misma competencia la encontrarán los comerciantes europeos en la América del Sur y bajo condiciones más favorables para los Estados Unidos. Esto no es más que una cuestión de tiempo. El problema de la transportación rápida y barata es de primordial importancia en este particular, y mientras los Estados Unidos no dispongan de una marina mercante en el Caribe, adecuada á las necesidades del comercio, no deben esperar que las actuales condiciones se modifiquen.

Venezuela es la república sudamericana que parece haber sido designada principalmente por los últimos acontecimientos políticos para entrar en las más estrechas relaciones con los Estados Unidos. El mantenimiento, en defensa de sus derechos, del principio fundamental de "América para los Americanos," contra las pretensiones de la primera potencia naval del mundo, ha producido naturalmente entre los venezolanos los más amistosos sentimientos hacia el pueblo de los Estados Unidos, y á nuestros capitalistas y comerciantes les toca ahora aprovechar la buena voluntad de aquella nación para cultivar relaciones comerciales y desarrollar empresas que redundarían en provecho de ambos países. Desde que se abolieron los derechos diferenciales impuestos por los Estados Unidos sobre el café y los cueros de Venezuela, el comercio ha tomado nuevo incremento, y si se llegara á un convenio equitativo en lo referente á tarifas aduaneras, para el cambio de productos, el tráfico de las dos repúblicas se asentaría sobre una base de permanente prosperidad.

La administración del Presidente CRESPO ha dado á Venezuela un período de paz que ha producido los mejores resultados en el desarrollo nacional y que promete continuar produciéndolos. La resolución que ha adoptado la Asociación Nacional de Fabricantes de los Estados Unidos acerca del envío de un representante á Caracas para establecer allí una agencia, es el primer paso, espéremoslo así, en el movimiento que se ha iniciado con el fin de reportar ventajas prácticas de la situación excepcionalmente favorable que ahora existe. Los Estados Unidos han tomado en lo pasado la mayor parte de los productos más importantes de Venezuela, y ahora continúan haciendo lo mismo. Venezuela, á su vez, importaría casi todo lo que necesita de los Estados Unidos, si éstos

le ofrecieran en cuanto á precios, plazos, créditos, fletes, etc., las favorables condiciones que le ofrece Europa. Los Estados Unidos compran anualmente en Venezuela productos por valor de cerca de \$10,000,000 y le venden mercancías por valor de \$4,000,000. Estas cantidades podrían equipararse si los Estados Unidos se esforzaran de una manera activa y enérgica en fabricar artículos en cuya manufactura han sabido probar que pueden ir á la cabeza de las otras naciones. La Gran Bretaña envía á Venezuela grandes cantidades de géneros de algodón, de herramientas é instrumentos, que los Estados Unidos podrían suministrarle ahora.

En un informe recientemente publicado, el Cónsul inglés en Caracas reconoce que algunos artículos, tales como instrumentos de agricultura, "se obtienen más baratos y más pronto de los Estados Unidos." Se necesitan en aquella república la maquinaria y otros artículos para la explotación de minas, así como materiales de ferrocarril, todo lo cual los Estados Unidos pueden suplir mejor que otro país cualquiera. La Inglaterra, según se dice, conserva todavía la supremacía en tejidos de algodón, indianas y géneros en piezas, pero los trabajos que acaba de iniciar la Asociación Nacional de Fabricantes pueden dar por resultado que los Estados Unidos se apoderen del tráfico en los artículos mencionados. Es más bien con los alemanes que con los ingleses que los Estados Unidos tienen que luchar en Venezuela. Las principales casas comerciales son de alemanes, y la actividad y perseverancia con que éstos procuran asimilarse al pueblo venezolano, familiarizándose con sus costumbres y usos comerciales, los hacen factores importantes á quienes hay que tomar en consideración. Grandes capitales alemanes se han invertido en Venezuela, y los fabricantes y exportadores americanos tienen que poner en juego la misma liberalidad y energía, si aspiran á alcanzar las ventajas que les ofrece la marcada predilección que los venezolanos dan á los Estados Unidos.

Las ideas políticas y la comunidad de intereses ejercen notable influencia en el tráfico, pero deben ir acompañadas de esfuerzos activos. Casi todos los navíos empleados en el comercio de Venezuela llevan la bandera americana, á diferencia de lo que sucede tratándose de los otros países sudamericanos. La línea conocida

con el nombre de "Red D Line," que corre entre Maracaibo y Nueva York, hizo durante el año de 1896 sesenta y cinco viajes de ida y vuelta. En ese espacio de tiempo no se registra un solo vapor de otra nacionalidad, pero entre los buques de vela figuran un inglés, tres americanos, veintitrés holandeses y ciento cuarenta venezolanos, que salieron de Maracaibo. Esto es altamente satisfactorio para los Estados Unidos, y prueba lo que se podría hacer en todos los otros puntos del mar Caribe.

La isla de Trinidad, colonia británica, situada frente al delta del Orinoco, que es la gran vía fluvial de Venezuela, parecería ser una amenaza al desarrollo de las relaciones comerciales con los Estados Unidos, pero á semejanza de las otras dependencias europeas en el mar Caribe, reconoce á este país como su mercado natural y como la mejor fuente para proveerse de lo que necesita. Por el último informe colonial enviado de Trinidad al Ministerio de Relaciones Exteriores de la Gran Bretaña, y que lleva la fecha de 17 de junio de 1897, se ve que aquella isla importa de los Estados Unidos dos veces más que de Inglaterra, y exporta á nuestro país dos terceras partes más que á la madre patria. La importación de Trinidad asciende, en números redondos, á cosa de \$12,000,000 y la exportación á cerca de \$11,000,000.

Se verá, pues, que el comercio de esa isla es muy importante, y si se aumentan los medios de transportación y se cultivan las relaciones que ya existen, los Estados Unidos pueden abrigar la esperanza de absorber gradualmente la mayor parte de ese tráfico, en conexión con el de Venezuela. Trinidad importa en manufacturas más de \$5,000,000 y casi igual cantidad en animales vivos y en comestibles. Sus principales artículos de exportación son azúcar, cacao y asfalto. Como las tres cuartas partes de este último vienen á los Estados Unidos, que también consume más de la mitad del azúcar y como la quinta parte del cacao.

Tanto Venezuela como las Guayanas ofrecen oportunidades halagadoras al espíritu de empresa y al capital americanos en la explotación de minas de oro, que se encuentran principalmente en el territorio en disputa entre Venezuela y la Guayana inglesa. Algunos de los primeros que se dedicaron á empresas mineras en esta región, fueron ciudadanos de los Estados Unidos. No es asunto cuestionable que los depósitos de oro que allí existen son muy

ricos, y ya se cree que lo mas probable es que éste haya sido el "El Dorado" que en vano buscaran Sir WALTER RALEIGH y otros aventureros hace más de dos siglos. Sea de esto lo que fuere, es un hecho reconocido que se encuentra oro en cantidades considerables en varias partes de las Guayanas, é indudablemente se presentarán oportunidades, no solo para empresas mineras, sino para la venta de maquinaria y otros materiales usados en la explotación de minas. Asimismo, la inmigración que será atraída por el oro acrecentará el consumo de manufacturas. Ya la Guayana inglesa importa de los Estados Unidos una tercera parte ó quizá el doble más que de la Gran Bretaña. En 1896 exportó casi tres cuartas partes más á los Estados Unidos que á Inglaterra. Los Estados Unidos tomaron del azúcar, que es el producto principal de dicha colonia, una cantidad más de dos veces mayor que la que tomó la Gran Bretaña.

La diferencia en la exportación se debe realmente á la producción de oro. Éste metal fué enviado todo á Inglaterra, y su valor en 1896 ascendió á más de \$2,000,000. Substrayendo el oro del total exportado, resulta que los Estados Unidos consumen más productos agrícolas de la Guayana inglesa que la madre patria. Sucede en esa colonia lo mismo que en otros países bañados por el mar Caribe, donde los Estados Unidos se puede decir que ocupan el segundo lugar, á causa únicamente de la falta de esfuerzos adecuados á las circunstancias. No es asunto de conjeturas el áveriguar lo que sería posible obtener con facilidad en el desarrollo de las relaciones comerciales con toda aquella región, porque los hechos citados, así como los datos detallados sobrè el tráfico, demuestran que el comercio de todos esos países, por sus naturales tendencias, gravita constantemente hacia los Estados Unidos, aun sin haberse hecho un esfuerzo combinado en ese sentido por parte de nuestros fabricantes y exportadores.

Los elementos llamados á producir buen éxito en lo futuro, si aprovechamos las condiciones geográficas, políticas y económicas que tienden á hacer más fuerte la comunidad de intereses entre los Estados Unidos y la región bañada por el Caribe, son, á mi juicio, los siguientes:

I. El arreglo de relaciones aduaneras por medio de convenios de reciprocidad que aseguren á cada país el consumo en el otro de

todos aquellos de sus productos que necesite y que no entren en competencia con las industrias nacionales.

II. El pronto desarrollo de medios de comunicación por medio del establecimiento de líneas de vapores rápidos, que hagan viajes con regularidad y que tengan capacidad suficiente para llevar gran cantidad de carga. Estos vapores deben pertenecer á una ú otra de las repúblicas americanas y ser manejados por ciudadanos de las mismas, llevando la bandera de una de ellas.

III. La adaptación de los usos comerciales y de las manufacturas de los Estados Unidos á las costumbres y gustos de las diferentes localidades. Lo que sería apropiado para Méjico, podría ser inútil en Venezuela, y efectos que se venderían con provecho en Haiti, quizá no encontrarían salida en Colombia y en las Guayanas. Algunas de las Antillas dependen casi por completo de los Estados Unidos en cuanto á ciertas substancias alimenticias. Por otra parte, la costa setentrional de la América del Sur ha menester de nuestra maquinaria perfeccionada, de nuestros materiales de ferrocarril, de nuestros instrumentos de agricultura, de nuestros géneros de algodón, etc.

Según mi modo de ver, la solución de los tres problemas indicados no dejaría lugar á duda relativamente al rápido desarrollo del comercio de los Estados Unidos, desde el río Grande y á lo largo de toda la costa de Méjico, de la América Central y de la parte setentrional de la América del Sur, hasta el límite oriental de la Guayana francesa, incluyendo á las Antillas. Ha llegado el momento oportuno para la extensión del comercio americano entre los pueblos de América, porque el cambio que se ha verificado en las condiciones políticas del Hemisferio Occidental, corresponde felizmente con el interés que se ha despertado en los Estados Unidos respecto del tráfico latino-americano. Asociaciones comerciales de importancia é influencia recomiendan urgentemente que se adopten medidas para hacer frente á la rivalidad europea que va en aumento. Por ejemplo, un informe reciente de una de las comisiones de la Asociación Nacional de Fabricantes de los Estados Unidos, dice: "Dentro de poco tiempo será inútil discutir la cuestión. La campaña debe comenzar ya, ó ese tráfico se alejará para siempre de la influencia de los Estados Unidos, y Europa satisfará las crecientes necesidades de los pueblos que quedan al

sur de los Estados Unidos." Por otra parte, si este país se dedica á ese tráfico con energía, puede tener confianza en el porvenir, en vista de las circunstancias que he tratado de exponer, y del éxito reciente que ha alcanzado en la competencia con las principales naciones industriales del mundo en su propio suelo.

Joseph P. Smith

REPÚBLICA ARGENTINA.

LEY DE MONOPOLIO DEL TABACO.

A continuación se transcriben los artículos del proyecto de ley sobre el monopolio del tabaco, presentado por el Diputado Señor DEMARIA y sometido al presente á discusión en el Congreso Nacional.

ARTÍCULO 1. Desde el 1º de enero de 1898, el comercio del tabaco y su manufactura, en toda la República, estará á cargo exclusivo del Gobierno.

ARTÍCULO 2. El ejecutivo indicará al Congreso, en el más breve plazo posible, la forma en que han de establecerse las oficinas destinadas á la venta, fabricación, exportación é importación del tabaco, así como:

(a) La fijación del número é importe de los bonos que el Gobierno habrá de emitir para la expropiación en el país de todo el tabaco con sus fábricas y accesorios.

(b) Todo lo relativo á los bonos, valor de cada uno, comisión, interés, forma de la emisión, amortización, etc.

(c) Procedimiento que ha de adoptarse para la fijación de los precios del tabaco é instalaciones que hayan de ser expropiados, en caso de que no pueda llegarse á un acuerdo con los interesados.

(d) Fijación de la cantidad que ha de abonarse por la diferencia entre los precios en compra y en venta del tabaco, según clase y manufactura.

(e) Forma en que ha de llevarse á cabo el cultivo.

(f) Penas en que incurrirán los que infranjan las leyes relativas á la venta y cultivo del tabaco.

ARTÍCULO 3. Una vez que el Congreso haya votado esta ley, el Ejecutivo expedirá los decretos para su ejecución.

ARTÍCULO 4. La administración comercial superior relativa al tabaco estará á cargo del Ministerio de Hacienda, administrador general nombrado por el Ejecutivo, y de un ciudadano nombrado por el Senado cada dos años, que recibirá un sueldo.

ARTÍCULO 5. Esta administración estará obligada á dar preferencia en los empleos á los que hayan servido en el ejército por mas de diez años y se hayan separado con el grado de sargento sin haber cometido ningún acto deshonesto.

ARTÍCULO 6. Los ingresos netos de la venta del tabaco serán dedicados exclusivamente al pago de la deuda exterior nacional, después de hacerse los pagos para la amortización de los bonos cuya emisión autoriza esta ley.

PROYECTO DE MONOPOLIO DE ALCOHOL.

El Congreso de la Argentina está discutiendo un proyecto de ley de monopolio de la industria del alcohol en la República. Esta ley tiene por objeto el aumento de los ingresos, y sus puntos principales, según los ha expuesto su autor, son los siguientes:

1. El establecimiento de nuevos alambiques y la importación de nuevas maquinarias de destilación, así como el proceso de la misma destilación sin el consentimiento de las autoridades, serán ilegales tan pronto como se haya votado esta ley. Se nombrarán tres comisiones para tres divisiones de la República, que procederán á tasar, para los efectos de la expropiación, todos los alambiques del país. Trascurrido un plazo determinado, todos los alambiques que no estén funcionando bajo contrato con las autoridades nacionales serán cerrados y la cantidad de alcohol existente será declarada por sus poseedores.

2. Se autorizará al ejecutivo para emitir hasta \$15,000,000 en bonos del seis por ciento interior de los cuales 10 por ciento serán redimibles anualmente. El servicio de estos bonos será pagado con los productos de monopolio del alcohol.

3. El ejecutivo fijará anualmente el precio que ha de pagarse á los alambiques que continúen trabajando, y el cálculo habrá de hacerse sobre el costo, sea maiz ó melaza el material.

La junta de monopolio nombrará empleados con el encargo de recibir todo el producto de estos alambiques que será rotulado y sellado por dichos empleados. Estos celebrarán contratos, cuando sea necesario para la rectificación del alcohol crudo. Los productores de vino podrán fabricar la cantidad de alcohol suficiente, ya sea de vino ó de los productos de la uva, para encabezar sus vinos hasta cierto grado (14°). Se necesitará permiso especial para la fabricación de alcohol en cantidad mayor que la que se necesite para el objeto ya expresado, y la extra producción será entregada al Estado.

4. El alcohol se venderá en los almacenes del Estado en cantidades no menores de 500 litros. Será de 95° y se venderá al precio de costo, más el impuesto de un peso. Los alcoholes que se importen pagarán, además de los derechos de importación, un peso por cada litro de 50°, \$1.50 por litro de 50° á 75°, y \$2 por litro de más de 75°. Los exportadores de alcohol recibirán una rebaja equivalente al importe pagado. El alcohol destinado á otro uso que no sea el consumo personal será inutilizado de suerte que no pueda usarse como bebida y se venderá al precio medio de costo.

5. La junta se compondrá de un director general y cinco vocales. Tendrá el número de empleados que sean necesarios y será una dependencia del Departamento de Hacienda.

6. Las infracciones de la ley se castigarán con confiscación y multas de cinco á treinta veces el importe del fraude. Si este importe no puede determinarse, la multa puede ser de \$5,000 á \$50,000. En caso de segunda infracción, esta será castigada con multa doble y prisión por un término entre seis meses y tres años. El denunciante tendrá derecho al cincuenta por ciento del importe de la multa.

LA INDUSTRIA DEL ALGODÓN.

Debido á la depresión en el cultivo de la caña, y en la fabricación de azúcar de caña en la provincia de Tucumán á causa del exceso de producción y de las tarifas de otros países, los habitantes de aquella provincia han creído necesario el cultivo de nuevas industrias. Se dice que el precio que pagaban los fabricantes por la caña de azúcar ha descendido de veinte y dos centavos á seis centavos por arroba.

Hace tiempo que se sabe que el clima y suelo de Tucumán se adaptan bien al cultivo de algodón, y repetidos experimentos han demostrado este hecho. Es en la producción de esta planta en donde los agricultores y fabricantes tratan de encontrar alivio á la situación actual.

Según el South American Journal, acaba de organizarse una compañía en Inglaterra bajo el nombre de "Argentine National Spinning and Manufacturing Company, Limited," cuyo capital será de \$700,000. La Directiva se compone de hombres de negocios de la más alta representación, incluyendo entre otros nom-

bres los de Lord WESTBURY y Mr. R. C. RICHARDS; este último fué un prominente fabricante de tejidos de algodón en Manchester. La concesión del Gobierno bajo la cual se establece esta empresa manufacturera, da á la compañía el exclusivo derecho por diez años de establecer en la provincia una fábrica de hilar y tejer libre de toda clase de contribuciones provinciales y municipales. Créese que esto dará motivo á que se inaugure el cultivo del algodón en grande escala, en la Argentina, y que este llegará á constituir una de las grandes industrias agrícolas de aquella tierra privilegiada.

BRASIL.

EL AMAZONAS.

Se han pedido recientemente informes á la Oficina de las Repúblicas Americanas, respecto de los distritos gomeros del Brasil, Bolivia y Perú, así como sobre los medios más fáciles de llegar á aquellas regiones. Y como medio de información sobre la materia, se publican los siguientes datos relativos á los numerosos tributarios del gran río Amazonas.

Un informe de fecha reciente, dirigido á la Cámara de Comercio de Burdeos por M. WIÉNER, que acaba de regresar del Brasil á donde lo llevó una comisión por parte de Francia, contiene algunos detalles importantes relativos al desarrollo de las empresas comerciales del Brasil y al progreso de la navegación, especialmente por las vastas aguas del Amazonas.

M. WIÉNER pasó un año en el Brasil, viajando por los principales estados, y visitó no menos de veinte y siete mercados cuyos principales centros son Para, Manaus é Iquitos, al norte, y Santos, Bahía y Rio, al sur. Su valuación del actual comercio del Brasil asciende á 2,500 millones de francos de los cuales 1,300 millones corresponden al comercio de exportación. La exportación consiste principalmente en café, goma elástica y cacao.

Según el mensaje del Presidente MORAES, la exportación de café durante el año fiscal 1896-97, ascendió á 6,809,177 sacos. También está aumentando la exportación de goma elástica. Relativo á este punto, "Le Moniteur Officiel de Commerce," en el número correspondiente al 27 de mayo último, publica un

interesante informe del cónsul de Francia en Bolivia en el cual se declara que la exportación de Pará, en el Amazonas, aumentó de 1,580,040 arrobas, en 1891, á 21,072,513 kilogramos, en 1896.

El Señor Don CÁRLOS DE CISNEROS suministra otros informes relativos á la navegación del Amazonas, los cuales se publicaron en el boletín de la Sociedad de Geografía Comercial de Burdeos. El Señor CISNEROS declara como resultado de sus investigaciones que ninguna parte del mundo posee un sistema fluvial comparable al del Brasil. Aunque este sistema reúne ventajas excepcionales, es susceptible todavía de grandes adelantos, que probablemente adquirirá en el siglo próximo, pues dependen del aumento de población y desarrollo de los recursos necesarios.

La navegación del Amazonas progresa constantemente y habrá de desenvolverse más y más á virtud del aumento de población, colonización y adelanto de las regiones que este gran río atraviesa. El Amazonas cuenta con 1,100 tributarios, pero no es cosa de intentar por ahora el aprovechamiento de esta red de ríos, lo cual sería imposible. Importa ante todo que esta región del Amazonas se pueble, que el hombre venga aquí y se aclimate y permanezca en el país. Muy pocos han intentado hasta ahora esta aclimatación con excepción de los italianos, portugueses, y españoles. Los otros europeos, franceses, ingleses, y alemanes, se han limitado exclusivamente á las ciudades.

Desde el punto de vista de la navegación comercial, el Señor CISNEROS divide el curso del Amazonas en dos regiones, cuyo punto de división es la ciudad de Nauta, en la confluencia del Marañón y el Ucayali. El Marañón es el principal tributario del Amazonas; nace en el Lago Laricocha, en el alto Perú y corre al principio de sur á norte en profunda corriente, cortando en dos las cordilleras centrales del Perú. Puede compararse al río Indus que se abre paso á 800 piés bajo la cumbre del Pamir. En Jean de Bracamosos, el Marañón cambia rápidamente la dirección de su curso; corre de oeste á este en lugar de norte á sur, y deja de ser un torrente de las elevadas montañas para convertirse en un río de los llanos. Desde San Antonio, antes de la confluencia con el Huallaga, se llama "Solimões," y en Manãos, después de su unión con el río Negro, recibe el nombre de Amazonas.

En la primera parte del curso del Amazonas que comprende los ríos Marañón y Huallaga, existe una cierta navegación, principalmente por el Huallaga, pero esta navegación es temporal. Los vapores de Para y Manaos descargan y cargan mercancías, á términos inciertos, seis ú ocho veces al año. El Huallaga es navegable en todas épocas por vapores de tres pies de calado desde su confluencia con el Marañón en San Lorenzo, hasta Achinamisa, 127 millas de su desembocadura. El promedio de rapidez de la corriente en esta extensión es de unas tres millas. De Setiembre á mayo, la navegación se hace posible para buques de siete pies de calado. Desde la isla de Yurinamaguas hasta Achinamisa, el curso del Huallaga es paralelo al del Marañón y se dirige como este hacia el corazón del Perú.

El Uycali es el segundo de los afluentes del Marañón en dirección de sur á norte, y de igual suerte que el Huallaga es exclusivamente peruano. Deja el Cerro del Pasco á corta distancia del Huallaga con el nombre de Apis-Paro y corre de sur á norte paralelo al Huallaga y el Marañón. Por medio de sus tributarios el Apurdurac, el Umbambo y el Pancartambo, recibe las aguas de los alrededores del Cuzco. No es de corriente tan impetuosa como el Huallaga; su curso por la Cordillera Royal es más corto que el de aquel, sus rápidos son menores en número y su ancho mayor, y ofrece, por consiguiente, medios más poderosos á la navegación. Desde su boca hasta su confluencia con el Pachitea, uno de sus tributarios, es navegable por vapores de 7 pies de calado; la rapidez media de la corriente es de $2\frac{1}{10}$ millas.

Desde Pachitea hasta la confluencia del Umbambo y el Tambo, el calado no es mayor de 3 pies.

El Señor CISNEROS ha recogido los siguientes detalles relativos á los tributarios del Uycali: 1º, el Pachitea es navegable en todos épocas por vapores de seis pies de calado, desde su desembocadura hasta una distancia de 191 millas y la rapidez media de su corriente es de 2.5 millas; 2º, el Pechir, un brazo del Pachitea, tiene 79 millas navegables, con una corriente media de 2 millas; 3º, el Palcazu, navegable por más de $36\frac{1}{2}$ millas hasta el puerto interior de Mayro, con una corriente media de $3\frac{1}{4}$ millas; 4º, el Sambo; este río ha sido navegado por vapores de 3 pies de calado por una distancia de 20 millas desde su confluencia con el Uycali. Y agrega que "las exploraciones hechas con canoas y balsas

abonan la creencia de que el Sambo puede hacerse navegable en todo su curso empleando vapores de poco calado y provistos de una máquina suficiente á resistir una corriente de diez millas, así como de una maquinaria que haga posible dar la vuelta en un pequeño radio; que con este mismo equipo es posible navegar también los tributarios del Sambo, el Perené hasta Pangoa, y el Ene hasta su formación por los ríos Mantaro y Apurímac, y, por último, que el Mantaro puede hacerse navegable también por una extensión de varias millas y el Apurímac hasta Simarivés;" estos últimos puntos dan una idea de la extrema complejidad de la corriente del Amazonas; 5º, el Umbambo es navegable por vapores de 3 piés de calado por una distancia de 35 millas. Los exploradores que han viajado por el Umbambo opinan que este río es navegable en una gran distancia, así como su tributario el Pancartambo.

En el Perú y el Brasil, se han multiplicado en estos últimos años las exploraciones con el objeto de estudiar los cursos de los ríos y sus condiciones para la navegación; algunas de estas exploraciones han sido hechas desde un punto de vista científico, y otras con fines de carácter comercial, principalmente en orden al cultivo y exportación de la goma elástica, á la cual se abren nuevos mercados cada día.

El Maranhão, de Nanta á Borla, antes de su confluencia con el Purus, río arriba, y el Madeira, río abajo, hasta Manaos, son navegables por vapores de 7 piés de calado, de septiembre á mayo solamente.

Para dar una idea de la inmensa extensión de las aguas del Amazonas, el Señor CISNEROS agrega un cuadro contentivo de los principales resultados de sus investigaciones. El cuadro se refiere solamente á los tributarios de la ribera derecha del alto Amazonas,

Ríos.	Distancia navegable.	Rapidez de la corriente.	Profundidad máxima.	Distancia á Iquitos.
	<i>Millas.</i>	<i>Millas.</i>	<i>Piés.</i>	<i>Millas.</i>
Marañón.....	363	3	7	453
Huallaga.....	197	3	3	501
Ucayali.....				
Desde su nacimiento.....	772	3	3	832
Desde el Pachitea.....	765	2.8	7	825
Pachitea.....	191	2.5	6	1,012
Palcazas.....	36½	3.25	3	1,052½
Tambo.....	20	4	3	852
Umbambo.....	35	4	3	867

BRASIL—CHILE.

Los Gobiernos del Brasil y de Chile han negociado recientemente los siguientes tratados: 1º, un tratado de comercio y navegación; 2º, un tratado sobre el ejercicio de las artes liberales; 3º, un tratado de extradición.

Según los términos del primer tratado, los buques de cualquiera de las dos naciones serán considerados en los puertos de la otra como si llevasen la bandera de la nación á que estos puertos portezcan, al objeto de que puedan gozar de los privilegios que se conceden á la marina mercantil nacional. Por el artículo IV se admiten libres de derecho en el Brasil los principales productos de Chile y por el artículo V se concede el correspondiente privilegio á los productos brasileiros en los puertos de Chile.

Por los términos del segundo tratado, los ciudadanos de cualquiera de las dos Repúblicas contratantes pueden continuar libremente en el territorio de la otra, el ejercicio de la profesión á que hubiesen sido admitidos por virtud de título ó diploma expedido por autoridad nacional competente. El diploma ó certificado, así como el certificado de identificación personal, habrán de ser inscritos en el Ministerio de Relaciones Exteriores.

El tratado de extradición entre los dos países es de carácter general y comprende todas las formas de delito contra la ley ó el orden. En dicho tratado se determinan las penas correspondientes á los diversos delitos que en él se mencionan.

Por el Artículo III, los delitos políticos ó los relacionados con éstos, no se consideran como objeto de extradición. Los actos de anarquismo, sin embargo, no están comprendidos bajo el rubro de delitos políticos.

COLOMBIA.

COMERCIO Y FUENTES DE RIQUEZA DEL DEPARTAMENTO DE PANAMÁ.

Sábese por un informe oficial de fecha reciente, relativo al comercio y á los recursos agrícolas, minerales y de otras clases del Departamento de Panamá durante el año 1896, que dicho De-

partamento importó 25,680 toneladas de carbón, de las cuales 20,000 procedían de Newcastle, Nueva Gales del Sur, 5,083 de Cardiff y las 600 restantes de Chile.

Talvez esta información sea de importancia para los comerciantes de carbón de los Estados Unidos, tomando en consideración la menor distancia entre las minas de carbón de Alabama, y los mercados colombianos, así como la inauguración de una línea de vapores entre Mobila y varios puertos de Colombia, á lo cual se hace referencia en otro lugar de este Boletín.

Como una prueba de que el Gobierno está bien dispuesto hácia la extensión del servicio de vapores entre los puertos de la República y países vecinos, el gobernador del Departamento ha ofrecido, hace ya algún tiempo, una subvención mensual de \$1,000 (moneda colombiana) á cualquiera compañía que establezca y mantenga una línea regular de vapores entre los puertos de Río Hacha, Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Colón, Bocas del Toro y Puerto Limón, en Colombia, y Kingston, Habana y Curazao. La proyectada subvención podrá aumentarse á \$2,000 mensuales en el período de un año.

El sistema de ferrocarriles del país comprende un total de 400 millas abiertas al tráfico público; además de esto, se han celebrado contratos para la construcción de 350 millas más, cuyos trabajos se espera que quedarán terminados dentro de cuatro años.

En cuanto á la explotación de minas, dícese que progresa de una manera satisfactoria, y varias empresas están operando con gran energía y buenas perspectivas de lucro. El clima de la región minera es en general excelente. La gran desventaja de esta industria es la falta de buenos caminos para el trasporte de maquinaria.

Los intereses agrícolas del Departamento están limitados casi por completo á la producción de plátanos, arroz y caña de azúcar, pero se espera que en poco tiempo estos productos vendrán á ocupar un lugar secundario con relación al cacao y al café cuyo cultivo está tomando grande incremento. En la provincia de Coele, el cultivo del café ha recibido recientemente especial atención, y se han sembrado ya más de 100,000 matas. También se ha despertado últimamente gran interés por el cultivo de la goma elástica. Los árboles que han sido sembrados no han alcan-

zado todavía el estado de producción, pero se espera que cuando llegue el período de extracción producirán goma en gran cantidad y de clase superior.

No ofrece el Departamento prospecto alguno á la inmigración de artesanos, porque los nativos del país son más que suficientes para cubrir la demanda. Los nativos del país que trabajan en las plantaciones de plátanos y en las de caña reciben un salario de \$1.50 diarios, en moneda del país, equivalente á \$4.50 por semana en moneda de los Estados Unidos. Hay una constante demanda de brazos para el trabajo puramente mecánico, y todo el que sepa manejar una pica, puede ganar un salario fijo de 60 centavos á \$1.50 diarios.

El Río Magdalena es la principal arteria del comercio de la República y atraviesa el país desde su nacimiento, en la región montañosa hasta su desembocadura en el puerto de Barranquilla. Este gran río es navegable para vapores especialmente contruidos al objeto con un calado que no exceda de 3 pies con carga. Durante el año 1896, los vapores pertenecientes al puerto de Barranquilla hicieron 312 viajes río arriba, cargando unas 29,000 toneladas; y 315 viajes río abajo con unas 23,000 toneladas. El número de pasajeros trasportados en ambas direcciones ascendió á 14,000.

Las siguientes líneas de vapores hacen el servicio regular de Savanilla que es un puerto del Mar Caribe situado á corta distancia al oeste de Barranquilla:

Royal Mail Steam Packet Company, de Lóndres y Southampton.

West India and Pacific Line, de Liverpool.

Harrison Line, de Liverpool.

Atlas Line, de Nueva York.

Knott's Prince Line, principalmente del Mediterraneo.

La Ligne Général Transatlantique, del Havre y San Nazaire

Hamburg-American Packet Company, de Hamburgo.

General Transatlantic Line, de Nueva York.

Línea Veloce, de Génova.

Con motivo de la guerra civil de 1861 en los Estados Unidos, se trató de introducir el cultivo del algodón en el Departamento de Panamá; introdujose la semilla de Egipto, y el algodón que ahora se exporta se asemeja mucho al algodón egipcio. El algodón exportado del puerto de Barranquilla durante el año 1896 ascendió á 2, 837 pacas, valuadas en \$65,000, moneda americana.

El total de ingresos del Departamento durante el año fiscal fué de \$793,637.50. Los gastos del mismo año fueron \$677,901.75, lo que acusa un superavit de \$115,735.75. Los ingresos y egresos según el presupuesto para el año 1877, sometido al Gobierno y votado por la Asamblea, son :

Ingresos	\$1,378,000
Gastos.....	1,378,604

Estos gastos no causarán déficit en el presupuesto, pues existe un aumento constante en los ingresos. La deuda pública era de \$238,336 en 1894; hoy ha quedado reducida á \$197,979.65, de cuya cantidad \$6,936.55 representan intereses acumulados.

COMERCIO DE MARFIL VEGETAL.

MR. CLIFFORD SMYTH, cónsul de los Estados Unidos en Cartagena, comunica al Departamento de Estado que á consecuencia de los derechos ad valorem impuestos por la tarifa vigente de los Estados Unidos, sobre los botones de marfil vegetal, ha aumentado la demanda de aquel material en los Estados Unidos, de lo cual ha resultado una mayor exportación de tagua por el puerto de Cartagena. A la fecha de la imposición de aquellos derechos casi todos las cargamentos se hacían con destino á Hamburgo, Alemania, pero como se verá por las cifras que se expresan á continuación, este movimiento está sufriendo un cambio notable.

En el año fiscal que terminó el 30 de junio de 1895, la importación total de tagua fué de \$14,115.80; en el año que terminó el 30 de junio de 1897, la importación de aquel artículo fué de \$2,730.88, lo cual acusa un descenso notable en aquella importación que continuó disminuyendo durante el año fiscal de 1896-97, en que el total de cargamentos de Cartagena á los Estados Unidos importó solo \$1,684.49. De esta cantidad, no se importó nada de 1° de enero á 1° de abril; en los tres meses subsiguientes, las cifras acusan un total de \$1,231.41. Pero desde el 1° de julio hasta el 27 de agosto, empezó á desenvolverse mas activamente este comercio y se despacharon quince cargamentos que representan un valor de \$13,828.

GUATEMALA.

MODIFICACIÓN DE LA TARIFA.

Por decreto de 23 de junio de 1897 se hicieron las siguientes modificaciones en la tarifa de Guatemala.

Los siguientes artículos continúan libres de derechos:

- Arroz.
- Brozas minerales.
- Frijol.
- Garbanzo.
- Maíz.
- Muestras sin valor comercial y las que lo tengan, no excediendo de un peso los derechos.
- Oro y plata en pasta, en polvo y acuñados.
- Papas y sus similares alimenticias.
- Pus vacuno.
- Semillas de flores, legumbres y otras no especificadas.
- Areómetros.
- Alambiques de metal, de menos de medio galón de capacidad, para ensayos ó análisis químicos.
- Alfabetos de madera de todas clases para escuelas.
- Amianto en fibra ó plancha en estado natural.
- Anclas y andariveles.
- Animales disecados, preparados para gabinete de Historia Natural.
- Animales vivos seminales.
- Aves de recreo y de corral.
- Anuncios impresos, litografiados ó grabados, sobre papel ó cartón, sin marco.
- Aparatos y bombas para apagar incendios.
- Aveilla, avena ó avenilla en estado natural.
- Azogue.
- Barómetros.
- Boyas de hierro con sus aparatos de colocación, botes y remos de madera ó hierro.
- Brújulas de todas clases.
- Cable de alambre, de hierro ó acero de todos gruesos.
- Catálogos de todas clases á la rústica.
- Colecciones numismáticas, geológicas y de historia natural, para museos ó gabinetes.
- Corchos en planchas ó en bruto.
- Cristal de roca sin labrar.
- Cueros sin curtir.
- Culturas ó cultivos bacteriológicos.
- Diseños, moldes, modelos y patrones de papel ó cartón, para las artes.

Efectos que se importen por cuenta de la nación ó de las municipalidades, para el servicio público ó de los establecimientos de beneficencia.

Efectos que para su uso particular importe el Presidente de la República.

Efectos que para su uso particular ó de su familia, introduzcan los ministros diplomáticos, residentes en la República, en cantidad proporcionada al uso ordinario, siempre que haya reciprocidad y se cumpla con los requisitos establecidos. Los secretarios, cónsules y vicecónsules, no gozan de esta exención.

Embalaje común cuando los efectos no estuvieren gravados, sobre peso bruto. En los fardos se reputará como embalaje, la arpillera, encerados, tablas de costado y cinchos. En las cajas, el forro de lata ó zinc, los cartones, papeles y enseres, si no estuvieren expresamente comprendidos en el derecho correspondiente; no se reputará como embalaje, las frazadas, sábanas ni artículo alguno que esté entarifado.

Equipaje de pasajeros, entendiéndose por tal las prendas de vestir, objetos de aseo, ropa de cama y mesa, libros, instrumentos indispensables para su arte ú oficio, que con señales marcadas de haberse usado, donduzcan los viajeros; todos en cantidad proporcionada á su clase, profesión y circunstancias, y hasta medio kilógramo de tabaco elaborado, por cada persona; debiendo si trajeren objetos nuevos que deban causar derechos cuyo valor exceda de cien pesos, ampararlos con factura consular.

Esmeril en polvo ó en grano.

Esparto ó yerba española.

Estopa para buques.

Faros para los puertos.

Fotografías ó vistas del país, sin marco.

Fragmentos de buques náufragos.

Grabados hechos por artistas guatemaltecos, residentes en el extranjero, comprobando la autenticidad, sin marco.

Gramo.

Guano y demás abonos naturales ó artificiales.

Guías para minas.

Hierro en lingotes.

Hornillos y demás instrumentos de arcilla refractaria ó grafito, para ensayos de metales.

Imán, piedra y artificial de acero.

Legumbres frescas.

Madera sin labrar, en trozos.

Maquinaria y baterías eléctricas sin cargar, para las empresas del servicio público.

Modelos de máquinas y edificios.

Modelos para fabricar flores.

Periódicos sueltos.

Platino en pasta y en polvo.

Pulpa de madera, trapo en pedacería, recortes, hilachas y deshechos para fábricas de papel.

Palma para la fabricación de sombreros.

Desde el 1 de julio próximo entrante las mercaderías que á continuación se expresan, pagarán los siguientes derechos:

Artículos.	Kilbs.
Avena con cáscara.....	P. B. \$0.01
Acido oleico impuro para jabón.....	"01
Afrecho.....	"01
Ajonjolí.....	"10
Alambres de hierro galvanizado ó de cobre aislados para transmisión eléctrica.....	P. B.01½
Alambres de hierro galvanizado, sencillo ó espigado para cercas y sus gramapas y estivadores.....	P. B.01
Alquitrán de carbón de piedra.....	"01
Aparatos para producir el alumbrado de gas, hidrógeno carbonado.....	"02
Aparatos eléctricos, excepto las sustancias químicas entarifadas.....	"02
Arados y sus partes sueltas de todas clases.....	"02
Animales vivos que no tengan la condición de seminales, por cabeza.....	" 2.00
Azufre nativo en terrones.....	"01
Bacalao seco, salado ó ahumado.....	"05
Billetes de banco.....	P. Env. 1.00
Bombas de hierro ó bronce de todas clases no especificadas.....	P. B.02
Bombillas de vidrio para luz eléctrica incandescente.....	"02
Brea preparada para buques.....	"01
Cápsulas de porcelana y de vidrio para usos químicos y farmacéuticos.....	"05
Carbón de piedra, carbón animal, carbón vegetal, excepto los pulverizados.....	P. B.01¼
Carnes ahumadas ó saladas.....	"05
Cartas geográficas, topográficas y náuticas.....	"10
Carteras de bo sillo, porta reactivos.....	P. E. 1.00
Cartón piedra ó alquitranado, en láminas, para techos.....	P. B.01
Cemento romano, cal común y cal hidráulica.....	"01½
Coke.....	"01¼
Copas graduadas de vidrio y provetas que estén ó no graduadas.....	P. E.40
Crísoles de todas clases y copelas.....	P. B.01
Cuadernos de muestras de dibujo, caligrafía y bordados.....	"10
Edificios completos de madera y hierro.....	"02
Esferas celestes y terrestres.....	"10
Espátulas, cucharas y varillas de vidrio y porcelana para remover líquidos corrosivos.....	P. E.40
Estearina en marqueta.....	P. B.05
Estuches de matemáticas y ensayos al soplete.....	P. E. 1.00
Filtros de piedra sin pulir y de carbón comprimido.....	P. B.05
Filtros del doctor Pasteur y demás sistemas.....	"05
Frutas frescas.....	"03
Heno y demás forrajes no denominados.....	"01
Hierro forjado, en barras, láminas y cuadrillas.....	"01
Inodoros de todas clases, excepto la tubería.....	"10
Ladrillos refractarios para hornos de fundición.....	"01¼
Libros impresos á la rústica.....	"05
Locomotoras, carros útiles y materiales para ferrocarril.....	"02
Manteca de cerdo.....	"05
Modelos y muestras de dibujo, caligrafía y bordado.....	"10
Papel sin cola y sin lustre para imprenta.....	"05
Para-rayos.....	"02
Petróleo en bruto.....	"01
Piedras naturales de todas clases, en bruto no denominadas, para industrias y artefactos.....	P. B.01
Piedras preciosas y perlas finas sin montar.....	P. E. 1.50
Piedras de molino.....	P. B.01
Pizarras, pizarrines ó sus imitaciones, para escuelas.....	"05
Pizarras en hojas para techos.....	"01
Plantas vivas.....	"01
Prensas para imprimir y litografiar.....	"02
Rastrillos y rastras para la agricultura.....	"12

Artículos.	Kilos.
Retratos de personas residentes en el país, sin marcos..... P. B.	\$1. 00
Sacos vacíos ordinarios de yute, pita y henequén, para exportar frutos del país..... P. B. . . . .	. 02
Salsa japonesa "Soy"..... " " . . . . .	. 15
Sebo en rama y fundido..... " " . . . . .	. 01
Teja de madera, barro ó vidrio para techos. . . . .	. 02
Termómetros..... P. E.	1. 00
Tinta para imprenta..... P. B. . . . .	. 05
Tipos y caracteres de imprenta . . . . .	. 05
Vidrios planos de todo color y tamaño. . . . .	. 03

MÉXICO.

CONDICIONES PARA LA SUBASTA DEL NUEVO EDIFICIO DEL GOBIERNO.

Al publicarse las condiciones para la subasta del nuevo edificio federal que ha de construirse en la ciudad de México, el Diario Oficial consignó que la escala de los planos debía ser de 1: 100. Cuando los arquitectos de los Estados Unidos habían presentado ya sus planos bajo esta inteligencia, se descubrió que un error había sido cometido y que la escala debía ser de 1: 200.

Consecuente á los repetidos esfuerzos del Honorable POWELL CLAYTON, ministro de los Estados Unidos en México, para arreglar este asunto en beneficio de los arquitectos de los Estados Unidos que habían preparado ya sus planos bajo una idea equivocada respecto de la escala, la oficina de Relaciones Exteriores, ha accedido á aceptar planos trazados ya en una escala de 1: 100, ó ya de 1: 200.

ALGUNOS PUNTOS DEL MENSAJE DEL PRESIDENTE.

El Congreso Mexicano se reunió en sesión ordinaria el 16 de septiembre.

Después de los preliminares de reglamento, el Presidente Diaz dió lectura á su mensaje, dirigido á los diputados y senadores.

En términos congratulatorios, hizo referencia el Presidente al hecho de que el país está en paz con todas las naciones y de que la tranquilidad prevalece en toda la República. El tratado que resuelve la cuestión de límites con Honduras Británica ha sido formalmente ratificado y promulgado. La consumación del

tratado de límites con Guatemala depende sólo de la decisión del árbitro respecto á ciertos detalles de menor importancia.

Respecto á obras públicas, el mensaje contiene la información de que la asombrosa empresa de drenaje del Valle de México, que empezó hace ya algunos años, está casi concluida, garantizando así á la capital y sus alrededores un sistema acabado de drenaje, fundado sobre un plan moderno.

Los trabajos de la balúa de Veracruz que darán á esta ciudad un puerto profundo y abrigado, se continúan con la mas satisfactoria actividad. En Tampico y otros puertos también están llevándose á cabo obras públicas y construyéndose edificios.

Desde abril de 1897, se han construido 388 kilómetros de ferrocarril, y el sistema de ferrocarriles de la República comprende ahora un total de 11,980 kilómetros (7,384 millas). El número de títulos de concesión de minas expedidos desde abril fué de 1,619, comprendiendo 7,207 posesiones de una hectarea ($2\frac{1}{2}$ acres) cada una. La venta de terrenos públicos ascendió á 782,000 hectareas que dieron un ingreso de \$135,545. Debido á la buena acción de la lluvia en los distritos agrícolas, las cosechas han sido excelentes. Los ingresos del año fiscal 1896-97 ascendieron á \$51,500,000, un aumento de \$1,000,000 sobre los del año anterior.

FABRICACIÓN DE AZÚCAR.

Mr. R. H. VANNAH de Nueva Orleans, que se dedica al cultivo de la caña y á la fabricación de azúcar en grande escala, ha pasado varios meses en México estudiando las condiciones y oportunidades para el desarrollo de aquella industria en ese país.

Del resultado de sus investigaciones ha deducido que con un capital de \$100,000 en moneda americana, puede establecerse en México una maquinaria moderna de primera clase, capaz de fabricar de cincuenta á setenta y cinco mil toneladas de azúcar de caña, en cada zafra.

En cuanto á la producción, Mr. VANNAH cree que cada acre puede dar cincuenta toneladas de caña. Con maquinaria y procedimientos modernos, cada tonelada de caña producirá un promedio de ochente libras de azúcar. El costo máximo de cultivo, corte, alza, y tiro de la caña, es presupuesto por él á razón de tres dollars por tonelada.

A continuación se trascribe un presupuesto hecho por Mr. VANNAH del costo de fabricación del azúcar que pueden producir 1,000 acres: los días se calculan de 24 horas.

Tinglados para la caña, dos turnos de cuatro hombres cada uno.....	\$144.00
Moladora (500 toneladas de caña diarias), dos turnos de dos hombres cada uno.....	72.00
Hornos de quemar bagazo, dos hombres.....	36.00
Calderas, dos hombres.....	36.00
Un maquinista y dos ayudantes (segundos).....	720.00
Clarificación, dos turnos de dos hombres cada uno.....	72.00
Doble efecto, dos hombres.....	36.00
Maestro de azúcar, á 50 centavos por cada 1,000 libras de azúcar (moliéndose diariamente 500 toneladas de caña que produzcan 180 libras de azúcar por tonelada).....	1,375.00
Dos asistentes ó segundos maestros de azúcar.....	100.00
Filtros prensas, dos turnos de dos hombres cada uno.....	72.00
Fornalla (hornos), dos turnos de dos hombres cada uno.....	72.00
Tanques, dos turnos de dos hombres cada uno.....	72.00
Centrífugas, cuatro hombres á \$50 mensuales cada uno.....	200.00
Asistentes, dos hombres á \$40 mensuales cada uno.....	80.00
Estivadores, dos turnos de cuatro hombres cada uno.....	144.00
Pesadores de azúcar, dos hombres á \$30 mensuales cada uno.....	60.00
Pesadores de caña, dos hombres á \$30 mensuales cada uno.....	60.00
Luz eléctrica, un hombre.....	30.00
Tenedor de libros.....	125.00
Tenedor de libros, asistente.....	50.00
Cuadrilleros ó capataces de batey, dos.....	80.00
Comida para quince empleados á \$22.50 cada uno.....	337.50
Cocinero, por mes.....	60.00
Cocineros asistentes, dos hombres.....	60.00
Combustible, petroleo y gastos incidentales, etc., mensualmente.....	550.00
27,000 barriles mensualmente, á 75 centavos cada uno.....	20,250.00
Total.....	24,863.50

El anterior presupuesto está hecho en moneda mexicana. El período de la zafra es de tres meses aproximadamente, ó hablando literalmente, de cien días; el costo total de la zafra sería por consiguiente de \$83,018.34. A este gasto total de fabricación se agrega el costo de cultivo de la caña y su entrega en el batey, calculado por Mr. VANNAH, en \$150,000; de modo que el total de gastos de la zafra en un ingenio de 1,000 acres es de \$233,018.34.

Mr. VANNAH calcula la producción de los 1,000 acres en 9,000,000 de libras; á un precio mínimo de seis centavos por libra, estas 9,000,000 libras darán \$540,000, ó sea una utilidad neta de \$306,981.66. Estas cifras acusan el enorme provecho que se obtendría de la industria del azúcar en México. Además

de este provecho, Mr. VANNAH calcula que podrían obtenerse unos \$66,000 anuales de la venta del aguardiente. Mr. VANNAH presupone el costo total de cultivo, fabricación y envase del azúcar en 2½ centavos por libra, en plata mexicana.

SANTO DOMINGO.

NUEVO FERROCARRIL.

El 19 de agosto último fué abierto formalmente al servicio público, por el Presidente de la República, un nuevo ferrocarril entre Puerto Plata, en la costa norte de Santo Domingo, y Santiago en el interior. Esta línea tiene cuarenta y cinco millas de extensión y pasa por el fértil valle de Santiago, rico en tierras de café y cacao. Aunque esta línea no tiene mayor importancia si se la compara con los extensos ferrocarriles de los Estados Unidos, no es en manera alguna insignificante para este país, porque su construcción ha sido un trabajo de años y en el corto trayecto que recorre atraviesa dos cordilleras de montañas.

Un ingeniero americano ha dirigido esta obra en la cual están interesados capitales europeos y americanos. La mayor parte de los materiales de esta empresa vinieron de Europa si bien algunos puentes y parte del material rodante fueron importados de los Estados Unidos. Una compañía americana intitulada San Domingo Improvement Company explota esta línea, la cual, según el Cónsul Grimke, está perfectamente equipada. Proyéctase establecer el servicio de tres trenes diarios entre Puerto Plata y Santiago con el objeto de abrir mercado á los productos del valle de Santiago, comunicándolo con un puerto de mar. Los principales artículos colocados de esta suerte en condiciones favorables para la exportación son café, cacao, cera de abejas, cueros, guayacán, caoba, palo águila, palo campeche, etc.

URUGUAY.

EL PRESIDENTE CUESTAS.

El Señor Don JUAN LINDOLFO CUESTAS, que desempeña la Presidencia de la República del Uruguay, á consecuencia de la inesperada muerte del Presidente IDIARTE BORDA, nació en

la ciudad de Paysandú en julio de 1835 de padres argentinos. El Señor CUESTAS hace muchos años que está en la vida pública y ha desempeñado puestos de gran representación y responsabilidad en servicio de su país. Su elevación á la Presidencia ha recibido el unánime apoyo y la aprobación de la prensa y de los principales hombres públicos del Uruguay.

NUEVO MINISTERIO.

El Ministerio del Uruguay, tal como está constituido, es como sigue:

Ministro de la Gobernación, DON EDUARDO MAC EACIEN.

Ministro de Hacienda, Dr. JUAN CAMPISTEGUI.

Ministro de Fomento, DON JACOBO VARELA.

Ministro de Guerra y Marina, Teniente General L. E. PEREZ.

Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. MARIANO FERREIRA.

Las siguientes cifras, tomadas de datos oficiales, representan el total de importaciones y exportaciones del Uruguay en la primera mitad del año 1897:

IMPORTACIÓN.

Primer trimestre	\$5,066,958.98
Segundo trimestre.....	4,204,246.30
Total.....	9,271,205.28

EXPORTACIÓN.

Primer trimestre	\$9,038,322.94
Segundo trimestre.....	8,489,711.19
Total	17,527,944.13

CARNE Y SUS PREPARACIONES.

El Cónsul EDGAR SCHRAMM comunica de Montevideo al Departamento de Estado, con fecha 27 de agosto de 1897, datos interesantes sobre la producción y exportación de carnes de la República del Uruguay. Sábese por este informe que el tasajo, que es la producción más importante de la industria de preparación de carnes, es exportado en su totalidad para el Brasil, Cuba y algunas de las otras Antillas. Para la producción de este artículo que constituye el principal comestible en el ramo de carnes en el Brasil, se beneficiaron en el Uruguay, durante el año pasado, 869,500 reses, de las cuales 402,600 fueron beneficiadas en Montevideo.

Ocupa el segundo lugar en importancia el Extracto Liebig, para cuya preparación se consumen anualmente más de 200.000 reses. Una gran compañía anónima explota esta industria: esta compañía tiene sus oficinas en Fray Beutos y su capital es de £500.000. Tan lucrativa es esta empresa, que el balance de la compañía correspondiente al año 1896-97, acusa la respetable suma de \$113,280. 13 chelines, y 4 peniques. Se ha establecido en el país, y en competencia con esta empresa, otra compañía que sostiene que los extractos que elabora conservan una cantidad mayor de los elementos nutritivos de la carne: este último producto ha tenido gran aceptación en los mercados de Italia, España, Inglaterra, Estados Unidos, Argentina y otros países. Sostiénese que en ninguna otra parte del mundo pueden prepararse estos extractos de carne de vaca tan baratos y tan satisfactoriamente como en el Uruguay, en donde la baratura y abundancia de la materia prima favorecen esta industria.

El Cónsul SCHRAMM coloca en cuarto y último lugar las carnes en conserva que se embracan para países extranjeros y que consisten principalmente en lenguas de vaca en lata, y carne de carnero y de otras clases, también en lata, preparadas según el procedimiento Apper que da por resultado un producto análogo á nuestra carne de vaca en salmuera. La exportación de estos productos durante el año, ascendió á 1,135,508 kilos. La carne de puerco y sus preparaciones no se exportan en absoluto, pues apenas hay bastante para el consumo local.

VENEZUELA.

ANÁLISIS QUÍMICO A QUE DEBERÁN SER SOMETIDAS LA MANTECA Y LA MANTEQUILLA.

Con motivo de las impurezas y sustancias deletéreas que se han encontrado en la manteca y la mantequilla importadas en Venezuela, el Gobierno ha juzgado necesario disponer que dichos artículos, á su llegada á las aduanas de país, sean sometidos á un análisis químico para determinar su pureza.

La siguiente relación del Director del Laboratorio Nacional, enumera la série de reacciones á que habrá de ser sometida la

manteca de puerco americana, y la mantequilla para determinar su pureza á los efectos de la ley arancelaria de Venezuela.

1º. Absorción del iodo (índice de Hübl) referido á los ácidos grasos totales: de 52 per centum á 69 per centum ó bien referido á la materia neutra, para lo cual basta multiplicar los números anteriores por 0.955.

2º. Índice de saponificación (Köttstorfer) en miligramos de potasa (KOH): de 190.7 á 205.7 ó en equivalente: de 294.14 á 272.64.

3º. Índice de Reichert-Meißl-Wolny (R. M. W.): de 0.4 á 0.6.

4º. Punto de turbidez: de 24° á 28°7.

5º. Reacción de Becchi-Millian y reacción de Welmans: negativos.

6º. Saponificación sulfúrica (índice de Maumené):

Absoluta: de 25°1 á 33°2.

Relativa: de 69°8 á 93°.

7º. Saturación de un gramo de ácidos grasos en centímetros cúbicos de soda normal (NaOH) de 3.58 á 3.68.

8º. Punto de fusión de los ácidos grasos: de 37°5 á 45°8.

9º. Punto de solidificación de los mismos: de 34° á 42°7.

10º. Punto de fusión de la materia neutra: de 28° á 35°6.

11º. Punto de solidificación de la misma: de 24° á 32°6.

12º. Vapores nitrosos (Carletet): masa sólida.

13º. Densidad á + 75° tomada con la balanza Mohr: de 0.913 á 0.916.

Reacciones de la mantequilla:

1º. Índice de Köttstorfer: en miligramos de potasa (KOH): de 220 á 243.9 ó en equivalente: 255 á 230.

2º. Índice de R. M. W.: 26 á 32.

3º. Índice de Hübl: 26 á 35.5.

4º. Índice de Hehuer: de 85 á 89.

5º. Punto de solidificación de los ácidos grasos: de 38° á 40°.

En una ley reciente del Congreso de Venezuela se dispuso que todas las mezclas de manteca y la oleomargarina, que primeramente estaban comprendidas junto con la manteca pura en la clase 3, fuesen colocadas en la clase 4 de la tarifa. La manteca pura permanece en la clase 3. Los derechos aplicables á la clase 3, según la tarifa, son de 23 céntimos por kilogramo; los de la clase 4 son de 75 céntimos.

COMERCIO DEL DISTRICTO CONSULAR DE CARACAS DURANTE EL AÑO DE 1896.

[Extractos de un informe oficial.]

MAQUINARIA.

Hay pocas fábricas en el país, y la demanda de maquinaria está limitada á la cantidad necesaria para el servicio de minas y ferrocarriles. Otros artículos

tales como instrumentos de agricultura, se obtienen más barato y más pronto en los Estados Unidos.

MINERÍA.

Recientemente se ha sentado la maquinaria para la explotación de una mina de oro, bajo la dirección de ingenieros ingleses. Las acciones se están colocando en Londres y Paris. La compañía se denomina "Guarico Gold Mining Company, Limited," en consideración del distrito en que la mina está situada.

FERROCARRILES.

El Gobierno ha cancelado la garantía del 7 por ciento del capital invertido por las diferentes compañías, con bonos de la nueva deuda de 50,000,000 de bolívares, que pagan un interés de 5 por ciento anual. Ha comprado además el material de la Compañía Guanta, limitada, así como los muelles, almacenes, camino de hierro, y minas de carbón de Naricual, por la suma de 1,500,000 francos en bonos de dicha deuda.

IMPORTACIONES.

Las siguientes cifras representan el valor de las importaciones de Puerto Cabello:

Del—	Valor.	
	£	s. d.
Inglaterra	190,583	15 0
Alemania	137,470	5 0
Estados Unidos de América	132,360	17 0
Francia	90,190	1 0
España	37,608	3 0
Holanda	17,702	3 0
Bélgica	15,750	0 0
Italia	9,726	8 0
Colombia	4,063	4 0
Total	635,462	14 0
Contra en 1895	736,869	2 7

EXPORTACIONES.

Las exportaciones del mismo puerto fueron:

Artículos.	Cantidades.	
	1896.	1895.
	<i>Kilos.</i>	<i>Kilos.</i>
Café	15,357,400	14,225,307
Cacao	376,444	308,237
Cueros	43,275	813,442
Pieles	47,182	85,839
Quina	7,192	14,003

MARACAIBO.

En general, el año 1896 no fué tan próspero como el de 1895, debido al aumento de competencia, y bajo precio del café; hay exceso en la oferta y demasiado acopio de mercancías. Sin embargo, se ha progresado mucho en cuanto á las facilidades del transporte.

FERROCARRILES.

El ferrocarril de La Ceiba se ha prolongado hasta Matatan, abriendo así al comercio los ricos distritos cañaleros de Trujillo, Bocono y Mérida. Los mulos que antes se empleaban en traer el café de las montañas á Sabana de Mendoza tienen ahora que acudir á partes más remotas en busca de carga, pues el ferrocarril salva ya gran parte de las distancias.

El ferrocarril de Tachira está abierto al tráfico desde Encontrado hasta La Fria. Este ferrocarril no tendrá importancia sino cuando llegue á Uraca, al pié de las montañas. Después, se hará fácil la conexión con el distrito de Tachira y el estado de Santander (República de Colombia), evitando así las demoras de la comunicación por el río Zulia durante la estación de la seca. De este suerte se establecerá un tráfico considerable con los puertos más importantes tributarios de Maracaibo. La línea llegará pronto á Uraca, pues los trabajos se han hecho con tanta rapidez que ya sólo falta la colocación de los rieles, y se espera que estos lleguen aquí en plazo breve.

CIUDAD DE MARACAIBO.

La ciudad de Maracaibo se está extendiendo más y más; las villas á lo largo del lago se han incorporado, y se les ha provisto de teléfonos, luz eléctrica y tranvías.

Se ha construido un extenso y sólido muelle de carga y descarga además del de atraque, para los vapores oceánicos (de 11½ piés de calado), que no puedan llegar á Maracaibo por causa del banco de arena. La costosa y peligrosa carga y descarga de productos y mercancías se evita de esta suerte, pues toda la descarga se hace sobre el nuevo muelle de donde pasará directamente á la nueva aduana que será un edificio espacioso y cómodo. Este edificio lo está construyendo una compañía intitulada "Muelles de Maracaibo," que al efecto celebró contrato con el Gobierno. A los veinte años desde la fecha, el muelle y construcciones serán propiedad del Gobierno de Venezuela.

La correspondencia de Europa á Maracaibo debiera dirigirse siempre por la vía de New York, y desde aquí por la de Red D Line, pues de otra suerte las cartas pueden tardar treinta y más días, en vez de dieciocho días por la ruta indicada.

En 1896 sólo se vió una bandera inglesa en este puerto y vinieron muy pocos buques europeos, porque la mayor parte de los cargamentos se hacen por la línea americana de vapores, Red D Line, con un movimiento de 65 llegadas y salidas de vapores. Han llegado á este puerto algunos buques de vela, como puede verse en el informe de la navegación. La mayor parte de estos buques regresan á ens puertos; sus puertos cargados de madera y dividivi.

La barra interior del puerto, "Tablaño," ofrece una profundidad de agua un poco mayor, pues se ha descubierto un nuevo canal, pero aun así sería de recomendarse que los buques no cargasen más que hasta una profundidad de 11½ piés ingleses y esto sólo en cuanto la barra exterior del puerto lo permitiera al presente.

La navegación del lago adquiere cada día mayor importancia. Pequeños vapores comunican la estación ferrocarrilera de La Ceiba con Matatan, y la de Encontrados con La Fria y Puerto Villamizar; este último es un puerto colombiano en el río Zulia.

EXPORTACIÓN DE CAFÉ.

La exportación de café aumenta constantemente, pues cada día se plantan más y más cafetos en el interior.

Años.	Cantidades.	Valor (aproximado.)
	<i>Toneladas.</i>	
1896.....	28, 212	£1, 748, 800
1895.....	22, 951	1, 660, 000

NUEVA LEY DE FERROCARRILES.

Por los términos de la nueva ley de ferrocarriles de Venezuela, el Ejecutivo Nacional queda autorizado para contratar la construcción y explotación de ferrocarriles en la República. El Gobierno de la República podrá hacer concesiones hasta por el término de noventa y nueve años, y pasados estos las líneas férreas con todo su material fijo y rodante, almacenes y oficinas pasarán á ser propiedad nacional. Estas concesiones podrán ser con privilegio exclusivo hasta por el término de cuarenta años según se estipule en cada una de ellas.

Se reserva el Gobierno el derecho de comprar la línea y su equipo en cada concesión, en cualquiera época después de veinte y cinco años de haber sido terminada y abierta oficialmente al tráfico público. Para efectuar la compra dará aviso á la compañía explotadora con seis meses de anticipación. Esta compra se hará á opción del Gobierno, bien por avalúo, pagando una prima de 20 por ciento sobre el valor mercantil de la empresa, bien pagando los valores en que esté representado su capital, con una prima de 10 por ciento. El precio de la compra á que se refiere este artículo se pagará á la compañía en el acto del traspaso.

Según el artículo 4º los ferrocarriles se consideran divididos en

vías provisorias y vías definitivas. Para las vías provisorias el ancho entre rieles será de 75 centímetros y 30 metros el radio mínimo de las curvas. Para las vías definitivas el ancho entre rieles será de 1 m 07 (1 yarda, 6 pulgadas) y 60 metros el radio mínimo de las curvas.

Las pendientes, tanto en las vías provisorias como en las definitivas no excederán de 3 por ciento, salvo el caso en que se usen sistemas especiales de adherencia.

Según el artículo 5° el Gobierno Nacional podrá contribuir á la construcción de los ferrocarriles, que á juicio del Ejecutivo Nacional sean declarados de utilidad pública, con la entrega de una suma de dinero por cada sección de 20 kilómetros completamente terminada. Esta subvención se limita á 10.000 bolívares por kilómetro para vías férreas en terrenos planos; 20.000 bolívares por kilómetro, para vías férreas en terrenos algo quebrados, y 30.000 bolívares por kilómetro para vías férreas en terrenos de montaña.

Por el artículo 6° el contratista queda obligado á constituir un depósito de 50.000 á 100.000 bolívares en oro ó su equivalente en Deuda Pública de Venezuela. Este depósito se devolverá á los contratistas al estar terminada y recibida por el Gobierno Nacional la primera sección de 20 kilómetros. La ley requiere que se dé comienzo á los trabajos dentro de un cierto término estipulado, tiempo que en ningún caso excederá de doce meses á partir de la fecha de la aprobación del contrato. También se fijará la época precisa en que deba la línea estar terminada y abierta al servicio público.

El contratista queda obligado á presentar al Gobierno para su aprobación, los planos generales de la línea, y los planos, perfiles longitudinales y secciones transversales definitivas de cada sección, tres meses antes de dar principio á los trabajos. Este período solo será prorogable cuando la demora haya sido inevitable.

Las tarifas de pasajes y fletes se harán de acuerdo con el Gobierno Nacional, quien tendrá el derecho de reducir las cuando los productos líquidos de la explotación excedan del 12 por ciento del capital de la compañía. Toda controversia de parte de la compañía será sometida á la decisión de árbitros.

Según el artículo 11° el Gobierno de la República concederá á las empresas ferrocarrileras el privilegio de expropiación de los

terrenos que se necesiten para estaciones, oficinas y almacenes, á ambos lados de la línea, y la compañía pagará por los mismos. Se admitirán libres de derechos los materiales, máquinas, herramientas, útiles y enseres que sean necesarios para la construcción y explotación de la línea y de los edificios destinados á la compañía, previo el cumplimiento de las formalidades usuales. La entrevía de las nuevas líneas será del mismo ancho que la de las antiguas líneas con que aquéllas conecten. La entrevía más angosta que se admita será de 1 metro de ancho entre los rieles.

Todas las compañías tendrán su domicilio social en la capital de la República ó en la ciudad cabeza de su línea, con un representante acreditado en la capital de la República, sin que esto impida que puedan tener domicilio social en el extranjero.

El traspaso de la propiedad no podrá hacerse sin la aprobación del Gobierno.

COMERCIO MISCELANEO.

REPÚBLICA ARGENTINA.

Provincia de Buenos Aires. El area sembrada de trigo en la Provincia de Buenos Aires, es igual á la mitad de la del Reino Unido de la Gran Bretaña. El desarrollo de esta industria en la parte conocida con el nombre de "Provincia Reina de la Argentina" ha sido una cosa notable. En 1881 había 200,000 acres sembrados de trigo; en 1895 este número había ascendido á 900,000, y desde entónces el cultivo del trigo ha venido progresando sin interrupción. Además del trigo, cultivase una inmensa cantidad de maíz; el cultivo de esta planta cubre un area de cerca de 2,000,000 de acres. La cría de ganado vacuno y lanar es igualmente de gran magnitud. En 1895 había 7,205,000 cabezas de ganado vacuno, 50,000,000 de carneros, y 1,080,000 caballos.

BRASIL.

El Proyecto de Ferrocarril de Madeira y Mamore. Mas de una vez se ha hecho referencia en este Boletín á los proyectos de construcción de un ferrocarril alrededor de los rápidos del río Madeira, habiéndose hecho mérito también de la importancia de esta empresa. Sábese ahora que Mr. ADOLFO BALLIVAN ha hecho arreglos definitivos con unos capitalistas ingleses para la construcción de esta importante obra. Como es bien sabido, el río Madeira es uno de los más importantes tributarios del Amazonas, y sus aguas cabeceras se internan en los ricos y vírgenes bosques de hule de Bolivia que recientemente están llamando la atención en grado considerable.

Derecho de Carga y Descarga en el Puerto de Santos. En un informe de fecha reciente, dirigido al Departamento de Estado, por Mr. FRANK D. HILL, cónsul de los Estados Unidos en Santos, se comunica que la barca *Virginia*, al solicitar su despacho recientemente en este puerto, tuvo que pagar \$300 por derechos de atraque. Esta dificultad y este gasto innecesario surgieron del hecho de que la carta de fletamento sólo contenía la cláusula de que el buque no quedará sujeto al pago de derechos de "carga y descarga." El Cónsul Mr. HILL aconseja á los capitanes de buques con destino al puerto de Santos, que en lo adelante hagan consignar en sus fletamentos la cláusula de "libre de derechos de atraque y de carga y descarga."

Tipo de Imprenta Americano en la América del Sur. Está reconocido por impresores del Brasil que el tipo de imprenta americano es superior al que se fabrica en otros lugares, y que sería generalmente empleado si no fuera por un defecto que talvez pueda remediarse fácilmente. El tipo americano no corresponde en tamaño al de otros países, pues es un medio punto más largo y la altura de cada letra es un tanto mayor. Esto hace que el referido tipo no pueda usarse con los de otras lenguas que corresponden entre sí en cuanto al tamaño. El Vice-cónsul BERG, que comunica esta información al Departamento de Estado, sugiere también la idea de que los fabricantes de tipos de los Estados Unidos se dispongan á fundir tipos apropiados para todos los idiomas, incluyendo las letras acentuadas y las varias peculiaridades alfabéticas de cada idioma.

Importación de Harina. Desde que quedó sin efecto el tratado de reciprocidad entre los Estados Unidos y el Brasil, ha venido disminuyendo la importación de la harina americana, y prominentes importadores de harina en el Brasil opinan que dentro de muy pocos años aquel producto será completamente reemplazado por la harina de la Argentina. El restablecimiento, desde 1º de enero de 1895, del derecho de 10 por ciento sobre la harina de los Estados Unidos, ha dado un gran impulso á la industria de la Argentina, así como á los molinos locales que se surten de trigo en la Argentina y el Uruguay. Rio cuenta con uno de los molinos mas grandes y modernos, el cual puede producir 60,000 toneladas de harina por año. Hay aquí otro molino con una capacidad productora igual, aproximadamente, á las dos terceras del número de toneladas arriba expresado.

BOLIVIA.

Nuevos Proyectos de Ferrocarril. Hace unos cuantos meses que el Gobierno de Bolivia envió al campo un cuerpo de ingenieros con el objeto de determinar la posibilidad de construcción de un ferrocarril de Challapata al rico distrito minero de Colquechaca. Según el estudio, la línea había de tener una longitud de 200 kilómetros, y el costo de construcción fué presupuesto en \$3,000,000. Se dice que el Gobierno se ocupa activamente en los preliminares para la construcción de esta importante línea. Un representante de la casa W. R. GRACE & Co. de New York está en Bolivia, con el objeto de terminar las negociaciones para la construcción de una corta línea ferrocarrilera entre Desaguadero y La Paz.

CHILE.

Desarrollo de la Industria del Hierro y del Acero. Con el propósito de dar mayor desarrollo á las industrias manufactureras del país, el Gobierno proyecta dedicar \$500,000 á la protección de las manufacturas de hierro y acero. De la mencionada cantidad, se concederán por concepto de premio \$120,000 á un sindicato americano para el establecimiento de una fundición de hierro. El resto de los \$500,000 será distribuido igualmente á medida que se vayan presentando oportunidades favorables. Según investigaciones oficiales, existen en Chile minerales de hierro de excelente calidad y en abundancia.

El Ferrocarril Trasandino. Ha presentado ya su dictámen la Comisión que el Senado de Chile designó con el objeto de que hiciera un estudio minucioso de las proposiciones presentadas por unos capitalistas ingleses para completar la sección chilena del Ferrocarril Trasandino de Tinguiririca á Villa Hermosa en los Andes argentinos. El capital del sindicato es de £1,600,000 que es el doble de la cantidad presupuesta como necesaria. Se solicita del Gobierno una garantía de 4 por ciento sobre £500,000 para cuando el ferrocarril haya sido terminado y esté abierto al servicio público entre los puntos ya nombrados. Con la construcción de este tramo, que comprende 80 kilómetros, quedará terminada la línea del ferrocarril trascontinental que comunicará á Valparaíso, en la costa del Pacífico, con Buenos Aires en la del Atlántico. Se proyecta construir la entrevía de la misma anchura que la de los ferrocarriles de Chile y la Argentina para evitar el trasbordo de carga y pasajeros en las estaciones terminales. Espérase que el viaje de océano á océano (unos 1,000 kilómetros) pueda hacerse en 29 horas en tren expreso. Contando con la acción favorable del Gobierno, que parece ser segura, los concesionarios están dando pasos para colocar á lo largo de la línea hasta la boca del tunel, 2,000 trabajadores con los talleres necesarios y chozas de vivienda.

La Moneda Americana en Chile. Mr. GREEN, vicecónsul en Antofagasta, comunica al Departamento de Estado que los americanos, y viajeros en general, pueden atender mejor á sus intereses comerciales en Chile con moneda inglesa que con oro americano, porque la primera obtiene siempre un tipo de cambio favorable, mientras que la moneda de oro americano es muy poco conocida en el país como no sea en los grandes centros comerciales como Valparaíso, y en los pueblos del interior su venta es en extremo difícil.

Mejoras en el Puerto de Valparaíso. Trátase en el Congreso chileno de adoptar una medida conducente á mejorar el puerto de Valparaíso. Se proyecta votar un presupuesto de \$13,000,000 para la obra, y se emitirán bonos por aquella cantidad, al 5 por ciento. El proyecto consiste en ahondar el puerto y construir extensos diques y dársenas.

Planta Eléctrica en Valparaíso. El Congreso chileno, que acaba de cerrarse, votó una ley autorizando al municipio de Valparaíso para que conceda, por un término que no exceda de treinta años, el uso de las calles, calzadas y plazas de aquella ciudad para la instalación de la luz eléctrica y de un sistema de tranvías movidos por la electricidad.

COLOMBIA.

Suspensión del Cobro de los Derechos de Exportación del Café.

Un decreto del Presidente CARO ha dispuesto la suspensión del cobro de derechos de exportación del café por los puertos colombianos, desde el 1º de agosto de 1897. Este impuesto de \$1.60 por cada 50 kilogramos (110.23 libras), ha estado en vigor por más de dos años. Era un impuesto sobre la exportación y consumo del café.

Nueva Línea de Vapores.

El Cónsul SMYTHE comunica de Cartagena que ha llegado á aquel puerto el primer vapor de la nueva línea entre dicho puerto y Mobila, Ala. Estos vapores harán viajes quincenales y cargarán pino de tea y otros productos de Mobila, haciendo los viajes de regreso con cargamentos de plátanos de Cartagena y Bocas del Toro. Esta línea de vapores, que ha sido establecida bajo los auspicios de la Snyder Banana Company, ofrecerá, si la empresa tiene éxito, un excelente servicio de correos entre Cartagena y los Estados Unidos.

COSTA RICA.

Derechos Sobre los Materiales de Construcción.

Toda la madera destinada á la construcción en Limón y Puntarenas ha sido admitida libre de derechos de importación durante los dos últimos años, por virtud de un decreto legislativo. Habiendo expirado los dos años en 29 de julio último, el Gobierno, reconociendo los grandes beneficios que reporta á la República la baratura de los materiales de construcción, ha expedido un decreto suplementario por el cual, si bien no se mantiene la exención absoluta de derechos en favor de los materiales mencionados, quedan dichos derechos reducidos á cifras mucho más bajas que las que antes se pagaban. El decreto fija los derechos de importación sobre las tablas, vigas y viguetas en \$5 por cada 1,000 piés cuadrados de superficie de 1 pulgada de grueso. La madera destinada á trabajos de ebanistería, así como las puertas y marcos de ventanas, ya sean con bisagras y cerraduras ó sin ellas, pagará \$10 por cada 1,000 piés cuadrados de superficie de 1 pulgada de grueso.

MÉXICO.

Nueva Línea de Vapores.

Una compañía americana de navegación ha inaugurado recientemente una nueva línea de vapores entre San Francisco (California) y los puertos mexicanos del Pacífico. Esta línea hará el servicio de comunicación entre San Francisco y los siguientes puertos: Ensenada de Todos los Santos, San Quintín, San Jose del Cabo, Mazatlán, San Blás, Manzanillo, Acapulco, Puerto Angel, Salina Cruz, Tonalá y San Benito. Espérase que los agricultores de los Estados de Sonora, Sinaloa, Colima, Oaxaca y Chiapas se aprovecharán de este nuevo medio de transporte del comercio marítimo en la costa del Pacífico.

NICARAGUA.

Aumento del Impuesto sobre la Exportación de Oro.

El "Diario Oficial" de agosto 5 de 1897 publica un decreto por el cual se aumenta á \$1 oro por onza sobre el oro en pepitas, y \$3 oro por el oro en polvo, el impuesto sobre el oro que se

exporte de la República de Nicaragua. Hasta el presente, los derechos de exportación han sido de ocho centavos por onza (35.44 centavos en moneda de los Estados Unidos). En consecuencia de este impuesto, los sindicatos que explotan las minas de oro del este de Nicaragua han decidido presentar una petición al Gobierno, estableciendo el hecho de que ellos comenzaron sus trabajos é importaron sus valiosas maquinarias bajo circunstancias tan diferentes á las actuales, que el presente aumento casi ó por completo paralizará sus empresas. En este documento se solicita la pronta reducción, á ser posible, de aquel impuesto. El Cónsul O'HARA comunica que en el año que terminó el 30 de junio de 1896, el valor de los cargamentos fué de \$137,929.14 en moneda de los Estados Unidos. En el año fiscal de 1897, las exportaciones ascendieron á \$169,565.55, un aumento de \$31,636.14.

Los Comerciantes Exigen los Pagos en Oro. Según informes de Mr. M. J. CLANCY, los comerciantes de Bluefields han decidido exigir el pago en oro en todas las transacciones al crédito. Los precios serán dados en plata, pero al tiempo de hacerse el pago sólo se recibirá oro ó su equivalente.

SANTO DOMINGO.

Concesión de Crédito á más Largo Plazo. El Cónsul GRIMKE comunica de Santo Domingo que los comerciantes americanos han dado un paso en la debida dirección al conceder á las casas de comercio dominicanas crédito por dos ó cuatro meses, en lugar del plazo de tres meses a que antes estaba limitado. Esta extensión de los plazos de crédito es aun menor que la de los comerciantes europeos que conceden plazos de seis á nueve meses, los cuales son considerados por personas peritas en el comercio como la base del éxito que los europeos obtienen en los mercados de la América del Sur y las Antillas.

Recargo sobre los Derechos de Aduana. En 9 de agosto último se impuso un nuevo recargo de 3 por ciento sobre el total de ingresos de las aduanas de la República, el cual ha de cobrarse sobre el total de los derechos de importación y exportación.

ESTADOS UNIDOS.

Nuevo Mercado para el Hierro. Según informes, se está dando gran preferencia en los países de la América Central al empleo del hierro en la construcción de casas. Cinco años ha, el uso de aquel material era desconocido, y hoy, en la ciudad de Guatemala solamente, hay más de cien casas construidas con vigas de hierro. En la ciudad de San Salvador se ha adoptado este metal como el más resistente en los temblores de tierra. El hierro corrugado también se está usando mucho para techos. En la reconstrucción de la ciudad de Guayaquil, Ecuador, que fué casi totalmente destruída por un fuego hace más de un año, se están sustituyendo las antiguas estructuras de madera por casas construidas parcialmente de hierro. Sería de importancia para los intereses de los comerciantes americanos estudiar las condiciones de este mercado para la colocación de los productos de sus fábricas.

BOLETIM MENSAL

DA

SECRETARIA DAS REPUBLICAS AMERICANAS

UNIÃO INTERNACIONAL DAS REPUBLICAS AMERICANAS

VOL. V.

NOVEMBRO DE 1897.

No. 5.

RELAÇÕES COMMERCIAES ENTRE OS PAIZES AMERICANOS. V.*

A COSTA SEPTENTRIONAL DA AMERICA DO SUL.

No BOLETIM do mez de Outubro estudámos as relações commerciaes dos Estados Unidos com o Mexico, a America Central e as Antilhas. Na ordem geographica, tanto como na proximidade de relações commerciaes, segue-se a costa septentrional da America do Sul, comprehendendo as Republicas de Columbia e de Venezuela e as colonias de Curaçáo, Trinidad e as tres Guyanas. Um lance de olhos sobre o mappa do hemispherio occidental revelará immediatamente o facto de que as vantagens na posição dos Estados Unidos na concorrência para o commercio do Mar dos Carahibas, que são tão notaveis em relação ao Mexico, á America Central e ás Antilhas, extendem-se a toda a linha da costa da America do Sul no Mar dos Carahibas. Una linha tirada de New York para o sul pela derrota de oeste, entre Cuba e Haiti, irá dar mais ou menos perto do porto de Carthagena na costa do norte de Columbia. Outra linha de New York na direcção sudeste pela derrota de Mona, entre Haiti e Puerto Rico, irá dar a Laguaira, porto de mar de Caracas, capital de Venezuela. Terceira linha, mais inclinada para léste, marca a derrota de New

*O primeiro artigo desta serie foi publicado no BOLETIM MENSAL de Julho de 1897.
Bull. No. 5—7

York para as pequenas Antilhas, incluindo Barbados e dahí para Demerara (Georgetown) na Guyana Ingleza.

Tomando Barbados como ponto de partida, a distancia até New York, 1829 milhas nauticas, é cerca da metade da distancia até Liverpool, Inglaterra, 3705 milhas. As differenças em favor dos portos dos Estados Unidos crescem á proporção que se caminha para o oeste, de modo que, fallando approxímadamente, os grandes centros commerciaes da costa do Atlantico pode-se dizer que estão da metade a dois terços mais perto dos portos do Mar dos Carahibas na America do Sul do que os seus rivaes europeus. A disparidade é, está visto, muito maior em favor das principaes cidades do golfo ao longo da costa dos Estados Unidos. Mobile, New Orleans e Galveston são pontos vantajosos para o commercio pelo Mar dos Carahibas para a America do Sul, e só esperam o estimulo de esforços activos para adquirirem posições de superioridade como portos de sahida para as manufacturas e productos inferiores de uma immensa zona do territorio dos Estados Unidos, que procuram mercado na America do Sul, tanto como no Mexico, America Central e Antilhas, e como centros de distribuição das importações nos Estados Unidos, procedentes dessa vasta região. A comunicação entre o extenso valle do Mississippi e a costa septentrional da America do Sul, corre em uma linha quasi recta de noroeste a sudeste, passando pela extremidade occidental da ilha de Cuba. É facto interessante e de muita importancia practica que qualquer das muitas derrotas para linhas de vapores dos Estados Unidos para os portos da America do Sul no Mar dos Carahibas, está provida a meio caminho de uma posição favoravel para tomar carvão, fazer reparos ou commerciar em uma ou mais das ilhas das grandes ou pequenas Antilhas.

A Columbia appresenta-se naturalmente emprimeiro lugar ao considerarmos as condições commerciaes desta porção da America do Sul, por isso que está mais intimamente ligado pela sua posição com o Continente norte americano. Uma das suas circumscripções, Panama, faz geographicamente parte da America Central, e por muitos annos tem sido o unico grande caminho para o trafico inter-oceanico, entre o Mar dos Carahibas, e o Oceano Pacifico. A Republica da Columbia possui uma costa extensa quer no Atlantico quer no Pacifico. Suas relações com os Estados Unidos teem por longo tempo sido mais ou menos intimas. Foram

energia e capital norte americanos que construíram a estrada de ferro interoceânica, de Colon a Panamá, ha perto de meio seculo. A terminação do Canal do Panamá, si se vier a realizar, apesar de ter sido a obra iniciada e estar agora sendo feita pelos francezes contribuiria principalmente para o desenvolvimento das relações commerciaes com os Estados Unidos. A Columbia é tida como rica em depositos mineraes e capaz de immensa producção de café, cacao, tabaco, fibras e outros productos agricolas, que encontram facil mercado a preços remuneradores nos Estados Unidos.

A quota dos Estados Unidos no commercio da Colombia não é a que deveria ser nem a que poderia facilmente vir a ser. Nos ultimos annos a França, devido sem duvida aos seus largos dispendios com o Canal de Panamá, tem occupado o primeiro lugar, vindo a Inglaterra em segundo e os Estados Unidos em terceiro. Quasi metade das exportações da Grã-Bretanha para a Columbia é em fazendas de algodão, na manufactura das quaes são os Estados Unidos tão notaveis. Com o esforço necessario a maior parte deste commercio podia ser transferida para os Estados Unidos, em troca de productos da Columbia, que os Estados Unidos poderiam facilmente absorver. Os algarismos, porem, do anno passado mostram ganho satisfactorio para os Estados Unidos, quer na exportação quer na importação. As exportações para a Columbia cresceram de \$2,784,634 em 1894 a \$3,382,588 em 1896, e as importações de \$1,338,283 a \$4,843,256, sendo o ganho nesta ultima principalmente em café, em couros e em pelles, devido a mudanças na tarifa dos Estados Unidos—facto significativo para o valor de concessões reciprocas no commercio latino-americano.

Os principaes obstaculos ao desenvolvimento do commercio dos Estados Unidos actualmente parece serem os preços mais caros de certos artigos, em comparação com os similares europeus, e os fretes mais baixos entre os portos latino-americanos e os europeus, não obstante serem as distancias entre alguns desses portos o triplo da distancia dos Estados Unidos. Que estes embaraços são apenas temporarios, parece obvio em vista do facto que os fabricantes norte americanos estão agora vendendo seus productos em concurrencia com os fabricantes europeus nos proprios mercados destes. É provavelmente apenas uma questão de tempo vêr uma rivalidade semelhante sahir ao encontro dos Europeus na America do Sul, sob condições muito menos desfavora-

veis aos Estados Unidos. O problema de transporte barato e rapido torna-se de summa importancia para tal concurrencia, e antes que os Estados Unidos criem uma marinha mercante sufficiente no Mar dos Carahibas, não podem esperar a inversão das condições presentes.

Venezuela é a Republica da America do Sul, que recentes acontecimentos politicos parece terem assignalado proeminente-mente para a mais estreita intimidade e commercio com os Estados Unidos. A asseveração do principio vital—a America para os Americanos—feita em seu favor contra as pretensões da maior potencia maritima do mundo, suscitou naturalmente um sentimento mais amistoso no povo de Venezuela pelos Estados Unidos, e está só nas mãos dos capitalistas e commerciantes deste paiz o aproveitarem-se da boa vontade nacional para cultivar empresas e negocios, que redundariam em vantagens reciprocas. Desde que cessaram os direitos retaliatorios, impostos pelos Estados Unidos sobre o café e os couros de Venezuela, tem havido notavel augmento de commercio, e um accordo equitativo de tarifas para a troca de productos poria indubitavelmente o commercio das duas Republicas em uma base permanente de prosperidade. A administração do Presidente CRESPO deu a Venezuela um periodo de desenvolvimento pacifico, que produziu os mais felizes resultados, os quaes promettem continuar. A acção recente da Associação Nacional de Manufactureiros dos Estados Unidos, mandando um representante seu a Caracas para estabelecer alli uma agencia, é o primeiro passo, devemos esperar, de um movimento serio para colher beneficios practicos das condições excepcionalmente favoraveis que agora existem.

Os Estados Unidos no passado tomou o maior volume dos productos mais importantes de Venezuela, e está fazendo o mesmo de novo. Venezuela, de sua parte, importaria dos Estados Unidos a maior parte daquillo de que precisa, si estes lhe offerecessem quanto a preços, prazos de credito, taxa de fretes, etc., termos tão favoraveis como a Europa offerece. Os Estados Unidos compram agora de Venezuela annualmente cerca de \$10.000.000 de productos, e vendem-lhe cerca de \$4.000.000. É muito provavel que estes Algarismos podessem ser balançados si os Estados Unidos mostrassem esforços concertados e energicos quanto a artigos manufacturados, nos quaes tem tão claramente demon-

strado sua superioridade. A Grã-Bretanha tem vendido a Venezuela grande quantidade de fazendas de algodão, machinas, instrumentos e ferramenta, que os Estados Unidos se acham agora em condições de supprir. Em um relatório recentemente publicado, o Consul inglez em Caracas admittre que certos artigos, taes como instrumentos agricolas, "são obtidos mais barato e mais depressa dos Estados Unidos."

Ha tambem procura para apparelhos de mineração e material para estradas de ferro, que os Estados Unidos podem muito bem fornecer em concurrencia com qualquer paiz. Em tecidos de algodão, chitas e fazenda em peças a Inglaterra, dizem-nos, ainda mantem sua superioridade; mas o empreendimento recente da Associação Nacional de Manufactureiros talvez traga como um de seus resultados a derivação deste importante ramo de commercio para os Estados Unidos. É com os Allemães e não com os Inglezes que os Estados Unidos tem de lutar em Venezuela. As firmas mais importantes no paiz são Allemãs e sua industria e perseverança em se assimilarem á população e em se familiarizarem completamente com os costumes locais e usos commerciaes os tornam poderoso factor, que deve ser levado em conta.

Capital Allemão tem sido largamente empregado em Venezuela, e é sómente por meio de semelhante liberalidade e pertinacia que os manufactureiros e exportadores dos Estados Unidos podem esperar tirar partido da indubitavel predilecção por seu paiz. Sentimento e communhão de interesses politicos valem muito nas relações commerciaes, mas só quando activo esforço lhes serve de supplemento. A maior parte de navegação a vapor em Venezuela, ao contrario do que succede com os outros paizes da America do Sul, faz-se sob a bandeira dos Estados Unidos; a linha Red D, que navega entre Maracaibo e New York, registrou, em 1896, 65 chegadas e sahidas de vapores. Durante esse anno nenhum vapor de outra nacionalidade apparece no movimento do porto, donde aliás sahiram 1 Inglez, 3 Norte Americanos, 23 Hollandezes e 140 navios de vela Venezuelanos. Este é um agradável espectaculo para os Estados Unidos e mostra o que se pode fazer em todos os pontos do Mar dos Carahibas.

A ilha de Trinidad, colonia ingleza, situada de frente do delta do Orinoco, a grande estrada fluvial de Venezuela, pareceria á primeira vista constituir uma ameaça do desenvolvimento das

relações commerciaes com os Estados Unidos; mas, semelhante a outras dependencias europeias no Mar dos Carahibas, tem seu mercado natural tanto como o seu ponto mais conveniente de supprimentos nos Estados Unidos. O ultimo relatorio colonial de Trinidad á Secretaria das Relações Exteriores da Grã-Bretanha, em data de 17 de Julho de 1897, mostra que Trinidad importa dos Estados Unidos quasi metade do que importa da Grã-Bretanha. A ilha exporta para os Estados Unidos quasi dous terços do que exporta para a Grã-Bretanha. As importações de Trinidad sobem em algarismo redondo a cerca de \$12,000,000, e as exportações a cerca de \$11,000,000.

Ver-se-ha portanto que o seu commercio é muito valioso, e com o augmento das facilidades de transporte e com o cultivo das relações já existentes, os Estados Unidos podem razoavelmente esperar absorver gradualmente a maior parte d'elle, em connexão com o desenvolvimento do seu commercio com Venezuela. Trinidad importa mais de \$5,000,000 de artigos manufacturados, e perto da mesma importancia em annuaes vivos e provisões. As suas principaes exportações consistem em assucar, cacao e asphalto. Cerca de tres quartas partes do asphalto já é tomado pelos Estados Unidos, que tambem consomem mais de metade da producção de assucar, e cerca de um quinto da exportação de cacao.

Tanto Venezuela como as Guyanas abrem tentadoras oppor-tunidades ao espirito emprendedor e aos capitaes norte-america-nos no desenvolvimento da industria de mineração aurifera, que se acha localizada principalmente no territorio disputado por Venezuela e pela Guyana Ingleza. Cidadãos dos Estados Unidos figuraram no numero dos primeiros exploradores de minas de ouro nesta região. Não resta duvida ácerca da grande riqueza dos depositos de ouro. Pensa-se agora ser mais do que provaval existir alli o Eldorado, que em vão buscou Sir WALTER RALEIGH e outros aventureiros ha mais de dous seculos. Seja como for, é facto bem averiguado que o ouro existe em quantidade remuneradora em varias partes da região da Guyana, e que alli haverá indubitavelmente incentivos não só a empresas de mineração, mas tambem para a venda de machinismo para minerar e outros supprimentos, e com o influxo da immigração, atrahida pelo ouro, procura de grande variedade de artigos manufacturados.

A Guyana Ingleza já importa dos Estados Unidos de um terço a uma metade do que importa da Grã-Bretanha. Em 1896 exportou para os Estados Unidos perto de dous terços da sua exportação para a Grã-Bretanha. Os Estados Unidos tomaram mais do que o dobro de seu assucar, principal producto agricola da região, do que a Grã-Bretanha. A differença na exportação é devida na realidade á producção de ouro, que foi exclusivamente para a Grã-Bretanha, subindo em 1896 a mais de \$2,000,000. Subtraida a exportação de ouro do total, os Estados Unidos consomem mais productos agricolas da Guyana Ingleza do que a mãe-patria.

Quasi como em toda a parte no Mar dos Carahibas, pode-se dizer que os Estados Unidos occupam lugar secundario, só por falta de esforços apropriados. Já não é mero assumpto de especulação pensar no que se poderá facilmente conseguir no desenvolvimento das relações commerciaes com toda esta região, pois os factos citados e os algarismos minuciosos da estatistica estão mostrando que, sem acção concertada da parte dos fabricantes e exportadores dos Estados Unidos, mas simplesmente pelas tendencias naturaes do commercio, o commercio de todos estes paizes gravita constantemente em torno dos Estados Unidos.

Os elementos de successo futuro na utilização das relações geographicas, politicas e economicas, que já tendem tão fortemente para uma communhão de interesses entre os Estados Unidos e toda a região do Mar dos Carahibas, são ao meu ver:

I. O cuidadoso arranjo das relações aduaneiras por meio de accordos de reciprocidade que garantam a cada uma das partes o consumo pela outra de todos os seus productos que são necessarios e não entram em concurrencia com os productos domesticos.

II. O rapido desenvolvimento dos meios de communicação pelo estabelecimento de linhas regulares de vapores velozes, com grande capacidade para frete, possuidos e tripolados por cidadãos de alguma das Republicas Americanas, sob cujas bandeiras devem navegar.

III. A adaptação dos systemas de commercio e manufacturas dos Estados Unidos aos costumes e gostos das differentes localidades. O que servir ao Mexico pode ser inutil para Venezuela; artigos que podem ser vendidos com vantagem no Haiti podem accumular-se nos balcões dos negociantes da Columbia ou das

Guyanas. Algumas das ilhas do Mar dos Carahibas dependem quasi absolutamente dos Estados Unidos para o fornecimento de certas provisões, ao passo que a costa septentrional da America do Sul deseja machinas aperfeçoadas, material para estradas de ferro, instrumentos agricolas, fazendas de algodão, etc.

Solvidos os tres problemas acima, não se pode duvidar, em minha opinião, da rapida expansão do commercio dos Estados Unidos desde o Rio Grande ao longo de toda a costa do Mexico, da America Central e da parte do norte da America do Sul até os limites orientaes da Guyana Franceza, incluindo as ilhas do Mar dos Carahibas. O momento é opportuno para tal desenvolvimento e expansão do commercio americano entre os povos americanos, pois as mudanças nas condições politicas no hemispherio occidental coincidem felizmente com o notavel despertar do interesse que os Estados Unidos mostram no commercio latino-americano. Importantes e influentes associações commerciaes estão tambem instando por acção immediata dos Estados Unidos para enfrentar a crescente rivalidade da Europa.

Por exemplo, um relatório recente de uma comissão da Associação Nacional de Manufactureiros dos Estados Unidos diz: "Dentro em pouco tempo será ocioso discentir a questão. A campanha deve ser iniciada agora, do contrario este commercio sahirá para sempre das mãos dos Estados Unidos e as crescentes necessidades dos paizes ao sul dos Estados Unidos serão suppridas pela Europa." Si, porem, os Estados Unidos resolutamente se embarcarem nesta grande empreza commercial, podem encerrar o futuro com uma confiança perfeitamente justificada pelas condições que me esforcei por tornar claras, e pelo recente successo na concurrencia no seu proprio territorio com as principaes nações industriaes do globo.

Joseph P. Smith

SITUAÇÃO FINANCEIRA NO BRAZIL.—II.

II.

EXERCICIOS FINANCEIROS DE 1894 A 1897.

A liquidação definitiva do exercicio fiscal de 1894 deu como receita 264,345 contos de réis, em vez de 230,022 calculados no orçamento, e como despesa 364,550, em vez de 250,458 votados no orçamento. Assim a despesa excedeu a receita em 100,205 contos, que pela maior parte foram cobertos pela emissão de 77,000 contos em papel-moeda; o deficit consideravel deste anno foi causado pela revolta da armada, que durou desde Setembro de 1893 até Março de 1894. Só os Ministerios da Guerra e da Marinha despenderam 92,000 contos além das suas verbas ordinarias.

O deficit de 100,205 contos tendo sido coberto até a quantia de 84,905 contos, ficou um deficit de 15,299 contos, que, deduzido do saldo do Thesouro no ultimo de Dezembro de 1893, na importancia de 236,244 contos, reduziu este saldo a 220,945 contos.

Para o exercicio fiscal de 1895, a liquidação ainda não é definitiva. Segundo a liquidação provisoria, a receita foi de 297,468 contos, em vez de 266,689 calculados no orçamento, e a despesa foi de 340,835, em vez de 275,691 votados na lei de orçamento. O deficit para este anno foi, pois, de 43,366 contos, causado principalmente pelos creditos extraordinarios e supplementares na importancia de 43,000 contos para o Ministerio da Guerra e de 13,000 contos para o da Marinha.

Durante este anno fiscal as operações de credito internas e externas fizeram entrar no Thesouro 126,652 contos. Uma parte desta somma foi consagrada ao resgate de 30,000 contos de papel-moeda.

Para o exercicio fiscal de 1896, o Thesouro pode apenas fornecer um calculo approximado segundo o qual a receita foi de 344,989 contos e a despesa de 343,526 contos que deixaria um saldo de 1,463 contos. Porem creditos extraordinarios na importancia de 49,700 contos foram abertos para pagamento de reclamações, indemnizações provenientes de rescisões, de contractos e

outras despesas, e isto dará em resultado definitivo um deficit de 48,236 contos para este anno fiscal.

Quanto ao exercicio corrente, ao Ministro da Fazenda eram apenas conhecidos os algarismos dos primeiros tres mezes nos quaes baseou o seu calculo para o anno inteiro. A receita arrecadada durante o primeiro quartel do anno subiu a 73,268 contos. Para o anno inteiro o Ministro calcula a receita em 304,821 contos, ou 34,000 contos menos do que a receita calculada na lei de orçamento. O Ministro espera que a receita, em que influuiu principalmente a diminuição nos direitos de importação, melhorará de agora em diante até o fim do anno, e que a taxa do sello e os direitos de consumo especialmente excederão a importancia calculada.

Não obstante em suas conclusões geraes, diz que é da mais alta importancia perseverar no plano da mais severa economia, sendo do dever dos poderes publicos declarar do modo o mais positivo que os impostos arrecadados serão exclusivamente consagrados aos serviços absolutamente indispensaveis. Quaesquer que sejam os sacrificios, o esforço da Nação deve ser empregado em equilibrar a receita e a despesa, unica base segura da reconstrucção das finanças do paiz.

III.

O ORÇAMENTO DO THESOURO PARA 1898

O orçamento do Thesouro que fôï elaborado pela commissão de Finanças do Congresso Brasileiro consigna 180,309 contos para as despesas do Ministerio da Fazenda, além dos creditos supplementares que o Governo fica autorizado a abrir. O Governo é autorizado a vender ou a arrendar, depois de chamar propostas, todos os proprios nacionaes, e empregar o producto quer na acquisição de outras propriedades necessarias ao serviço publico, quer na conservação e reparos dos proprios agora existentes.

Os algarismos da commissão são 180,309 contos ao passo que a proposta do Governo fôï de 139,063 contos. Este augmento resulta do facto de haver a commissão, depois de reduzir outras verbas da proposta do Governo na importancia da 3,754 contos, sido obrigada a admittir que os 55,000 contos para differença de cambio eram insufficientes e a elevar esta verba a 100,000 contos.

Em vez de calcular esta despesa á taxa de cambio de 12 dinheiros por milréis, a commissão adoptou a taxa de 8 dinheiros.

A despesa em ouro, conforme a opinião da commissão é a seguinte:

Ministerio da Fazenda:

	Contos.
Juros e amortisação da divida externa	17,394
Juro e amortisação dos empréstimos de 1868, 1879, e 1889.....	6,811
Juro de apolices de 4 por cento	4,986
Despesa da Delegacia do Thesouro em Londres.....	18
Encommenda de notas do Thesouro	100
Compra de nickel e cobre	200
Garantia do empréstimo da associação commercial	325
Quota do Brazil na manutenção da Secretaria das Republicas Americanas	8
Total	29,842

Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas:

	Contos.
Garantia de juros a companhias de estradas de ferro cujas directorias teem domicilio na Europa.....	10,114
Subvenção ao cabo telegraphico de Belém a Manáos.....	152
Garantia de juros á Ceará Harbor Corporation	292
Iluminação publica.....	466
Total	11,024

Ministerio das Relações Exteriores:

	Contos.
Legações e Consulados.....	1,186
Ajudas de custo aos agentes diplomaticos e consulares	130
Despesas extraordinarias.....	60
Total	1,376

Sommando estas despesas, o total sobe a 42,243 contos em ouro, que á taxa de cambio de 8 dinheiros por milréis representam 142,554 contos em papel, ou uma differença de cambio de 100,311 contos.

Estas são apenas as despesas em ouro mencionadas no orçamento: ha outras que, segundo a commissão, são as seguintes:

	Contos.
Garantia de juros á estrada de ferro Oeste de Minas, £240,000 ou....	2,133
Pagamento de navios em construcção na Europa.....	3,780
Adiantamento aos Estados da Bahia e de Pernambuco, por conta das suas estradas de ferro.....	450
Total	6,363

Isto eleva o total a pagar em ouro á somma de 48,606 contos, ou á taxa de câmbio de 8 dinheiros, 161.644 contos em papel-moeda, e ao passo que a baixa do cambio assim augmenta as obrigações do Thesouro no exterior, contribue, embaraçando a importação, para a diminuição da renda das alfandegas, principal fonte de renda nacional. E a commissão eliege ás seguintes conclusões, á vista dos factos simultaneos do augmento de despeza e da diminuição da receita:

1º. Que é innegavel que o presente systema de impostos não pode fornecer á Administração os meios indispensaveis para cobrir as despezas com os varios serviços de que se acha sobrecarregada;

2º. Que o algarismo consideravel da divida publica interna e externa consolidada e a depreciação da moeda-papel mostram claramente que o credito do Brazil não repousa em base solida.

A commissão reconhece que a situação exige redução nas despezas publicas: "O augmento constante da despeza desde 1889, diz ella, tem sido seguido cada anno pelo augmento dos direitos de alfandega; mas, apesar do augmento continuo da receita dali proveniente, é facil demonstrar que não corresponde ás necessidades do Governo. Basta mencionar os recursos á disposição do Governo durante os ultimos seis annos, para cobrir os deficits; os depositos dos bancos de emissão; dous empréstimos estrangeiros, cujo resultado liquido foi de £8,856,839, e um empréstimo interno de 100,000 contos, as emissões de papel-moeda, constituem uma somma consideravel que tem sido empregada em supprir a deficiencia das fontes de renda. Mas o emprego de taes expedientes, a que o Governo se tem visto obrigado pela força das circumstancias, tem um limite, que não pode ser ultrapassado sem grave damno do credito do paiz."

Em taes circumstancias, o principal remedio a recommendar é a redução das despezas e a mais estrieta economia nos serviços publicos, pelo menos até se crearem novas fontes de receita.

Salvador Allende

REPUBLICA ARGENTINA.

LEI DE MONOPOLIO DO TABACO.

Os seguintes são os artigos do projecto de lei sobre o monopólio do tabaco, apresentado pelo Deputado Senhor DEMARIA e submettido ao presente á discussão no Congresso Nacional:

ARTIGO 1. Desde o 1º de Janeiro de 1898, o commercio do tabaco e sua manufactura, em toda a Republica, estará a cargo exclusivo do governo.

ART. 2. O Executivo indicará ao Congresso, logo que for possível, a forma em que hão de estabelecer-se os escriptorios destinados á venda, fabricação, exportação e importação do tabaco, assim como:

(a) A fixação do numero e importe das apolices que o governo terá de emitir para a expropriação no paiz de todo o tabaco, com suas fabricas e accessorios.

(b) Tudo relativo ás apolices, valor de cada uma, commissão, juro, forma da emissão, amortisação, etc.

(c) O procedimento que tem de adoptar-se para a fixação dos preços do tabaco e installações que hajam de ser expropriadas, em caso de que não possa chegar-se a um accôrdo com os interessados.

(d) Fixação da quantidade que se deve abonar pela diferença entre os preços da compra e da venda do tabaco, segundo a classe e manufactura.

(e) Forma em que se deve levar a cabo a cultura.

(f) Penas em que incorrerão os que infringjam as leis relativas á venda e cultura do tabaco.

ART. 3. Quando o Congresso tenha votado esta lei, o Executivo expedirá os decretos para sua execução.

ART. 4. A administração commercial superior relativa ao tabaco estará a cargo do Ministro da Fazenda, administrador geral nomeado pelo Executivo, e de um cidadão nomeado pelo Senado cada dous annos, que receberá um salario.

ART. 5. Esta administração estará obrigada a dar preferéncia nos empregos aos que tenham servido no exercito por mais de dez annos, e se tenham separado com o gráo de sargento sem haver commettido nenhum acto deshonoroso.

ART. 6. As recietas liquidas da venda e manufactura do tabaco serão dedicadas exclusivamente ao pagamento da divida exterior nacional, depois de fazerem-se os pagamentos para a amortisação das apolices, cuja emissão auctorisa esta lei.

A INDUSTRIA DO ALGODÃO.

Devido á depressão na cultura e manufactura de assucar de canna na provincia de Tucuman, por causa do excesso de producção e das tarifas de outros paizes, os habitantes d'aquella provincia acharam necessaria a cultura de novas industrias. Diz-se que o

preço que pagaram os fabricantes pela canna de assucar baixou de vinte e dous centavos a seis centavos por arroba.

Ha muito tempo que se sabe que o clima e solo de Tucuman se adaptam bem á cultura do algodão, e muitas experiencias têm demonstrado este facto. E' na producção desta planta que os agricultores e fabricantes esperam encontrar allivio á situação actual.

Segundo o South American Journal, acaba de organizar-se uma companhia na Inglaterra sob o nome de "Argentine National Spinning and Manufacturing Company Limited," cujo capital será de \$700,000. A directoria compõe-se de homens de negocio da mais alta representacão, incluindo-se entre outros nomes os de Lord WESTBURY eo Sr. R. C. RICHARDS; este ultimo foi um proeminente fabricante de algodão em Manchester. A concessão do governo sob a qual se estabelece esta empreza manufactureira, dá á companhia o exclusivo direito por dez annos de estabelecer na provincia uma fabrica de fiar e tecer, livre de toda classe de taxas, provinciaes e municipaes. Cré-se que isto dará motivo a que se inaugure a cultura do algodão em grande escala na Republica Argentina, e que esta chegará a constituir uma das grandes industrias agricolas d'aquella terra privilegiada.

BRAZIL.

ABASTECIMENTO DE AGUA DA CIDADE DE BELÉM, CAPITAL DO ESTADO DO PARÁ.

O governo do Estado do Pará, que actualmente se encarrega do abastecimento d'agua potavel da cidade de Belém, abriu concorrência até o dia 31 de Dezembro do anno corrente, para a alienação d'esse serviço. As informações sobre essa arremataçào serão prestadas no Consulado Geral do Brazil em New York. As principaes condições d'essa arremataçào são as seguintes:

(a) O Estado transfere ao arrematante todos os direitos de sua propriedade sobre os machinismos e materiaes actualmente empregados.

(b) O Estado garante ao arrematante o privilegio d'esse abastecimento por meio de canalisação, durante o prazo de 60 annos.

(c) Prorogação por mais 30 annos si durante o prazo do privilegio o abastecimento d'agua tiver atingido um maximo de dez milhões de litros diarios.

(d) Desapropriação por utilidade publica dos terrenos, fontes e regatos que forem julgados necesarios.

(e) Isenção de impostos estadoaes e municipaes.

(f) O arrematante terá o direito de cobrar dos particulares em cujos predios haja collocado uma ou mais derivações a importancia de meio real por litro d'agua para uso domestico e industrial.

MEXICO.

NOTAS TIRADAS DA MENSAGEM DO PRESIDENTE.

O Congresso mexicano reuniu-se em sessão ordinaria no dia 16 do corrente mez.

Depois dos preliminares de costume, o Presidente DIAZ pronunciou sua mensagem, dirigida aos deputados e senadores.

O Presidente, em termos congratulatorios, fez referencia ao facto de que o paiz está em paz com todas as nações e que a tranquillidade prevalece em toda a Republica. O tratado que determina a questão de limites com a Honduras britannica foi formalmente ratificado e promulgado. A consummação do tratado, que determina os limites com Guatemala, depende sómente da decisão do arbitro a respeito de certos detalhes de menor importancia.

Sobre o assumpto das obras publicas, a mensagem dá a informação de que a prodigiosa empreza de drenagem do Valle do Mexico, que se começou já ha alguns annos, está quasi concluida, garantindo assim á capital e seus arredores un systema de drenagem, fundado sobre um plano moderno.

Os trabalhos do melhoramento do Porto de Vera Cruz, que darão a esta cidade um porto grande, profundo, e abrigado, se continuam com a mais satisfactoria actividade. Em Tampico, e outros portos tambem, estão-se levando a cabo obras publicas e construindo edificios.

Desde Abril de 1897, têm-se construido 388 kilometros de vias ferreas e o systema de estradas de ferro da Republica comprehende agora um total de 11,890 kilometros. O numero de titulos de concessão de minas expedidos desde Abril foi de 1619, comprehendendo 7,287 propriedades de um hectare cada uma. A venda de terras publicas montou a 782,000 hectares no valor de

\$135,545. Devido ás grandes chuvas nos districtos agricolas a condição das colheitas é excellente. A renda para o anno fiscal de 1896-97 montou a \$51,500,000, um augmento sobre a do anno anterior de \$1,000,000.

NICARAGUA.

PREMIOS CONCEDIDOS Á CULTURA DO CAFÉ, CACÁO, BORRACHA, ETC., NAS TERRAS PUBLICAS.

Esta Secretaria recebeu do Sr. M. J. CLANCY, agente consular dos Estados Unidos em Bluefields, uma traducção de um decreto recente, concedendo ao Districto de Zelaya as mesmas condições relativas á cultura dos productos principaes, que existiam para os outros districtos da Republica,

O premio é estabelecido pelo prazo de cinco annos e as condições são as seguintes:

Por cada hectare de pastagem—	
Em desmonte	\$3
Sem desmonte	2
Por cada hectare—	
De batatas	2
De maiz	2
De feijão	2
De arroz	3
De tabaco	3
De canna de assucar	4
De trigo	3

O Sr. CLANCY, ao transmittir o decreto, faz a seguinte explicação do termo “pastagem sem desmonte;” toda a terra em Nicaragua é uma grande floresta salvo as “savanas” que se encontram algumas vezes. Quando a terra está desmontada de todas as arvores salvo as necessarias para abrigar o gado, isto se chama uma “pastagem sem desmonte.”

O fim deste decreto é de favorecer uma colonisação desejavel de todos os paizes.

URUGUAY.

COMMERCIO COM OS ESTADOS UNIDOS.

O Sr. MURGUIONDO, consul geral, dá a esta secretaria a seguinte estatística relativa ao commercio entre o Uruguay e os Estados Unidos durante o primeiro semestre de 1897, comparado com o do mesmo período de 1896.

Annos.	Exportação.	Importação.
1896.....	\$725, 854. 71	\$1, 034, 787. 00
1897.....	529, 015. 24	3, 611, 263. 00

Estes algarismos mostram uma diminuição de \$196,836.47 nas exportações de 1897, enquanto que as importações do mesmo anno mostram um augmento de \$2,576.476.

O valor das exportações de New York mostra uma diminuição de \$266,189. As exportações de outros pontos do extremo oriental e do sul, não soffreram alteração.

As importações dividiram-se do modo seguinte:

New York.....	\$3, 428, 219
Philadelphia.....	20, 707
Boston.....	150, 923
Baltimore.....	11, 414

CARNE E SUAS PREPARAÇÕES.

O Sr. EDGAR SCHRAMM, consul dos Estados Unidos em Montevideo, transmite ao Ministro de Estado em data de 27 de Agosto de 1897, dados interessantes sobre a produção e exportação de carnes da Republica do Uruguay.

Deste relatório vê-se que o xarque, que é o principal producto de carne, é exportado em sua totalidade para o Brazil, Cuba e algumas das outras Antilhas. Para a produção deste artigo que constitue o principal comestível no ramo de carnes no Brazil, abateram-se no Uruguay, durante o anno passado, 869,500 rezes, das quaes 402,600 foram abatidas em Montevideo.

O Extracto Liebig vem em segundo lugar em importancia, para cuja preparação são abatidas annualmente mais de 200,000

rezes. Uma grande companhia anonyma conduz esta industria; esta companhia tem seus estabelecimentos em Fray Bentos e seu capital é de £500.000. Tão lucrativa é esta empresa, que o saldo da companhia para o anno de 1896-97 mostra a importancia de £113,280, 13 shillings e 4 dinheiros. Tem-se estabelecido no paiz, e em concurrencia com esta empresa, outra companhia que pretende que os extractos que elabora conservam uma quantidade maior dos elementos nutritivos da carne; este ultimo producto tem encontrado um bom mercado na Italia, Hespanha, Inglaterra, Estados Unidos, Republica Argentina e nos outros paizes. Diz-se que em nenhuma outra parte do mundo podem-se preparar estes extractos de carne de vacca tão baratos e tão satisfactoriamente como no Uruguay, onde a barateza e abundancia da materia prima favorecem esta industria.

O Consul SCHRAMM colloca em quarto e ultimo lugar as carnes conservadas que se embarcam para paizes estrangeiros e que consistem principalmente em linguas de vacca em lata, e carne de carneiro e de outras classes, tambem em lata, preparadas segundo o processo Apper, que dá um producto analogo á nossa carne de vacca em salmoura. A exportação destes productos durante o anno, montou a 1,135,508 kilos. Não se exportam preparações de carnes de porco, pois apenas ha bastante para o consumo local.

VENEZUELA.

COMMERCI0 DO DISTRICTO CONSULAR DE CARACAS NO ANNO DE 1896.

[Extrahido de um relatório official dirigido ao Ministerio de Relações Exteriores da Inglaterra.]

MACHINAS.

Não ha fabricas no paiz, e a procura de machinas é limitada ás que são exigidas nas obras mineiras ou nas estradas de ferro. Outros artigos, taes como os instrumentos agricolas, são recebidos em menor tempo dos Estados Unidos onde são mais baratos.

MINERAÇÃO.

Um estabelecimento para a mineração de ouro foi recentemente começado sob a administração de engenheiros inglezes. O capital está sendo subscripto em Londres e em Paris. A companhia é denominada a "Guarico Gold Mining Company, Limited," pelo districto em que a mina é situada.

ESTRADAS DE FERRO.

O Governo cancelou suas obrigações com as varias companhias, de uma garantia de 7 por cento sobre o capital empregado, por apolices da nova divida de 50,000,000 bolivianos que pagam um juro de 5 por cento por anno. Além disto, comprou o stock da Guanta Company, Limited, os trapiches, armazens, estrada de ferro, e as minas de carvão de Naricual, pela somma de 1,500,000 francos em apolices da dita divida.

IMPORTAÇÕES.

O valor das importações recebidas no porto de Puerto Cabello foi o seguinte :

De—	Valor.	
	£	s. d.
Inglaterra	190,583	15 0
Allemanha	137,470	3 0
Estados Unidos.....	132,360	17 0
França	90,100	1 0
Hespanha	37,608	3 0
Hollanda.....	17,702	3 0
Belgica	15,758	0 0
Italia	9,726	8 0
Colombia	4,063	4 0
Total	635,462	14 0
Total em 1895	736,869	2 7

EXPORTAÇÕES.

As exportações deste porto montaram a :

Artigos.	Quantidade.	
	1896.	1895.
	<i>Kilos.</i>	<i>Kilos.</i>
Café	15,357,400	14,225,307
Cacáo	376,444	308,287
Couros	483,275	813,442
Pelles	47,182	85,839
Quinina	7,192	14,008

MARACAIBO.

Em geral o anno passado de 1896 não foi tão prospero como o de 1895, por causa da concurrencia que vai augmentando constantemente e da baixa no preço de café; os mercados tiveram um excesso de mercadorias.

Ao contrario tem-se feito muito progresso nas facilidades dos transportes.

ESTRADAS DE FERRO.

A estrada de ferro de La Ceiba foi construida até Motatan, assim ficando abertos ao publico os productivos districtos de café de Trujillo, Bocono, e Merida. As mulas antigamente empregadas em levar o café das montanhas até Sabana de Mendoza, agora têm de procurar cargas de frete nos districtos mais remotos.

A estrada de ferro de Tachira está em operação de Encontrados até La Fria. Essa estrada não será de importancia até chegar a Uraca, que é situada na base das montanhas; pois, offerecerá prompta connexão com o districto de Tachira e com o Estado de Santander (Republica de Colombia), evitando as demoras pela via do rio Zulia durante a estação secca e assim regulará muitas transacções de negocio com estes importantes portos tributarios de Maracaibo. A estrada até Uraca estará em breve concluida, porque ja estão acabados todos os trabalhos excepto o de collocar os trilhos, que se esperam aqui em breve tempo.

MARACAIBO.

A cidade de Maracaibo vai estendendo-se mais e mais, e as povoações ao longo do lago são incorporadas e providas de telephonos, luz electrica e tramways.

Um caes grande e solido foi acabado, para todos os navios que são os que podem chegar a Maracaibo por causa da barra, que são os de 11½ pés de calado. A antiga maneira de carregar e descarregar os productos, tão custoso quanto perigoso, é assim evitada, porque toda a carga é collocada no novo caés, de onde irá directamente para a nova alfandega, que será um edificio espaçoso e commodo. Está sendo construida actualmente por uma companhia chamada "Muelles de Maracaibo" sob contracto do Governo. Depois de um prazo fixo, quasi 20 annos a partir do presente, os caes e armazens pertencerão ao Governo de Venezuela.

A correspondencia da Europa para Maracaibo deve ser sempre dirigida por via de New York pela Red D Line, porque si não, as cartas necessitarão de 30 dias e mais em vez de 18 dias pela via indicada.

Viu-se neste porto em 1896 uma só bandeira ingleza e poucos navios europeus chegaram aqui, porque os transportes são feitos principalmente pelos navios da American Red D Line com um movimento de 65 entradas e sahidas.

A barra interior "Tablazo" tem uma profundidade um pouco maior, tendo sido descoberto um novo canal, mas não seria seguro para que carregassem navios de mais de 11½ pés de calado.

A navegação dos lagos torna-se mais importante cada anno. Pequenos vapores fazem connexão entre La Ceiba e Matatan, e entre Encontrados e La Fria ou Puerto Villamizar, este sendo um porto colombiano no rio Zulia.

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ.

A exportação de café está augmentando constantemente em proporção aos cafeeiros que se plantam mais e mais no interior.

EXPORTAÇÃO.

Anno.	Quantidade.	Valor (aproximado).
	Toneladas.	Libras.
1896.....	28, 212	1, 748, 800
1895.....	22, 951	1, 660, 000

COMMERCIO MISCELLANEO.

BOLIVIA.

Novos Projectos de Estradas de Ferro.

O Governo da Bolivia, ha alguns mezes, nomeou um corpo de engenheiros afim de determinar a practicabilidade da construcção de uma estrada de ferro de Challapata até o districto de Colquechaca, que é muito rico em minas. Como resultado dos estudos achou-se que a linha deve ter 200 kilometros de comprimento e calculou-se em \$3,000,000 o custo de construcção. Diz-se que o Governo dá passos para que seja construida promptamente esta importante linha. Um representante da firma W. R. GRACE & Co., de Nova York, está actualmente na Bolivia afim de concluir as negociações para a construcção de uma curta linha entre Desaguado e La Paz.

BRAZIL.

Projecto da Estrada de Ferro de Madeira e Mamore

Fez-se referencia varias vezes neste Boletim aos projectos de construcção de uma estrada de ferro ao redor das cataractas do Rio Madeira, e a grande importancia desta empreza. Segundo noticias recentes o Sr. ADOLFO BALLIVIAN acaba de contractar com alguns capitalistas inglezes para levar a cabo esta importante obra. É bem conhecido que o Rio Madeira é um dos tributarios mais importantes do Amazonas, tendo suas fontes nas florestas virgens da Bolivia, que são muito conhecidas ultimamente por sua riqueza em borracha.

Impostos de Embarque no Porto de Santos.

O Sr. FRANK D. HILL, Consul dos Estados Unidos em Santos, n'um relatorio dirigido recentemente ao Ministerio de Estado, diz que a barca americana *Virginia*, ao solicitar despacho recentemente neste porto, teve de pagar \$300 por direitos de atracação. Esta difficuldade e este gasto desnecessario surgiram do facto de que a carta de fretamento não continha a clausula de que a barca não ficaria sujeita ao pagamento de direitos de "carga e descarga." O Consul HILL aconselha aos capitães de vapores com destino ao porto de Santos que d'aqui em diante façam inserir nas suas cartas de fretamento a clausula de "livre de direitos de atracação e de carga e descarga."

CHILE.

Desenvolvimento da Industria do Ferro e Aço.

Afim de dar maior desenvolvimento ás industrias manufactureras do paiz, o Governo projecta dedicar a quantia de \$500,000 para sustentar as industrias de ferro e aço. Desta somma a quantia de \$120,000 será apropriada como premio a um syndicato americano para o estabelecimento de uma fundição de ferro, e o resto será distribuido igualmente quando se apresentarem oportunidades favoraveis. Segundo investigão officiaes existem em abundancia no Chile mineraes de ferro de excellent qualidada

Estrada de Ferro Transandina.

A commissão nomeada pelo Senado do Chile para estudar cuidadosamente o projecto de capitalistas inglezes para o acabamento da secção Chilena de Estrada de Ferro Transandina que devc-se estender de Tinguiririca a Villa Hermosa na Republica Argentina, ja fez seu relatorio. Mostra-se que o capital do syndicato é de £1,600,000, que é duas vezes maior do que se exige. Exige-se do governo uma garantia de 4 por cento sobre a somma de £500,000 que será concedida sómente depois que a estrada de ferro éstiver acabada e posta em operação entre estes dous pontos.

Quando estiver acabada esta secção, que comprehende 80 kilometros de comprimento, a linha transcontinental que estende-se de Valparaiso na costa do Pacifico até Buenos Ayres no Atlantico, ficará completa. Propõe-se fazer a bitola da mesma largura que a das estradas de ferro do Chile e da Argentina evitando-se, por este meio, a transferencia de passageiros ou de carga nas estações terminaes.

Propõe-se fazer a viagem de oceano a oceano, que é uma distancia de cerca de 1,000 kilometros, em 29 horas em trens expressos. Em anticipação de que o projecto seja approved pelo governo, cousa que parece assegurada, os concessionarios preparam-se para collocar ao longo da linha até a boca do tunnel, 2,000 trabalhadores com as necessarias officinas e cabanas.

Melhoramento do Porto de Valparaiso.

O congresso do Chile está considerando um projecto para o melhoramento do porto de Valparaiso. Propõe-se votar a verba de \$13,000,000 para este fim, e por esta quantia serão emitidas apolices de 5 por cento. O projecto comprehende a construcção de extensos diques e trapiches e os trabalhos de aprofunde o porto.

BULLETIN MENSUEL

DU

BUREAU DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES

UNION INTERNATIONALE DES RÉPUBLIQUES AMÉRICAINES

Vol. V.

NOVEMBRE 1897.

No. 5.

LES RELATIONS COMMERCIALES EN AMÉRIQUE. V.*

LE LITTORAL DU NORD DE L'AMÉRIQUE DU SUD. V.

Dans le BULLETIN du mois d'octobre les relations commerciales avec le Mexique, l'Amérique Centrale et les Antilles ont été considérées. Par rapport à sa situation géographique, de même qu'à la proximité de son commerce, vient après le littoral du nord de l'Amérique du Sud, embrassant les Républiques de la Colombie et du Venezuela et les colonies de Curaçao, de l'île de la Trinité et des trois Guyanes.

Un coup d'œil jeté sur la mappemonde de l'Hémisphère Occidental, révélera immédiatement le fait que les avantages de situation des Etats-Unis dans la concurrence pour le commerce des Antilles, qui s'appliquent d'une manière frappante au Mexique, à l'Amérique Centrale et aux Antilles, s'étendent à tout le littoral de l'Amérique du Sud baigné par la Mer des Antilles. Une ligne tracée d'un point au sud de New-York, par le passage de l'est, entre l'île de Cuba et le Haïti, aboutirait à un point quelconque près du port de Carthagène sur la côte du nord de la Colombie. Une autre ligne allant dans une direction au sud-est

* Le premier article de cette série a paru dans le BULLETIN MENSUEL du mois de juillet 1897.

de New-York, passant par le passage de l'ouest, entre le Haïti et Puerto-Rico, aboutirait à La Guayra, le port de mer de Caracas, capitale du Venezuela. Une troisième ligne, s'étendant plus à l'est, désigne la route allant de New-York aux Petites Antilles, embrassant les Barbades, et de là, à Demerara (Georgetown) Guyane Britannique.

Prenant comme point de départ, la Barbade, la distance à New-York, 1,829 milles marins, est d'environ la moitié de la distance à Liverpool, Angleterre, soit 3,705 milles marins. Plus on s'avance vers l'ouest, plus les différences en faveur des États-Unis augmentent, de sorte que, d'une manière générale, on peut dire que les grands centres commerciaux du littoral de l'Atlantique se trouvent de la moitié ou de deux tiers plus près des ports sur la Mer des Antilles que leurs rivaux européens.

Cette différence est encore plus à l'avantage des villes principales situées sur le littoral du Golfe aux États-Unis. Les villes de Mobile, de la Nouvelle-Orléans et de Galveston sont des points d'avantage pour le commerce des Caraïbes dans l'Amérique du Sud, qui n'attend que le stimulant d'efforts actifs pour leur donner des positions éminentes comme débouchés des manufactures et des produits bruts des immenses étendues du territoire des États-Unis qui cherchent des marchés dans l'Amérique du Sud, aussi bien que dans le Mexique, l'Amérique Centrale et les Antilles, comme centres de distribution des importations de ces vastes régions aux États-Unis.

Les communications entre la grande vallée du Mississippi et la côte du nord de l'Amérique du Sud s'étendraient en une ligne presque droite du nord-ouest au sud-est, passant par l'extrémité ouest de l'île Cuba. C'est un fait intéressant, d'une grande importance pratique, que toutes les routes de navigation allant des États-Unis aux ports sur la mer des Antilles de l'Amérique du Sud, font escale à mi-distance, à une ou à plusieurs des îles des Grandes ou Petites Antilles, pour prendre à bord du charbon, pour les réparations nécessaires et pour faire le commerce.

En considérant les relations commerciales de cette partie de l'Amérique du Sud, la Colombie se place naturellement au premier rang, dû à sa situation la plus proche du continent nord-américain. Un de ses départements, celui du Panama, est, au point de vue

géographique, une partie de l'Amérique Centrale, et a été, pendant plusieurs années, la seule grande route du trafic interocéanique entre la Mer des Antilles et l'océan Pacifique. La République de la Colombie a un littoral étendu sur l'Atlantique et sur le Pacifique. Ses rapports avec les États-Unis ont été, depuis longtemps, plus ou moins rapprochés. Il y a presque cinquante ans que le chemin de fer interocéanique entre Colon et Panama a été construit par l'entreprise et le capital américains. L'achèvement du Canal de Panama, s'il a jamais lieu, contribuerait le plus au développement des relations commerciales des États-Unis quoi que l'initiative et la continuation du projet de construction aient été poursuivies par les Français.

On sait que la Colombie est riche en ressources minérales et est capable de produire d'immenses récoltes de café, de cacao, de tabac, de fibres et d'autres produits agricoles, qui trouvent toujours aux États-Unis, un marché actif et à des prix rémunérateurs. La part des États-Unis dans le commerce de la Colombie n'est pas ce qu'elle doit être, ni ce qu'elle pourrait facilement devenir. Dernièrement, la France a tenu la première place, dû sans doute, à ses grandes dépenses dans les travaux du Canal de Panama; la Grande-Bretagne vient après, et les États-Unis en troisième lieu. Presque la moitié des exportations britanniques pour la Colombie sont des cotonnades, dans la manufacture desquelles les États-Unis ne peuvent pas être surpassés. Au moyen d'efforts intelligents, la plus grande partie de ce commerce pourrait être détournée de l'Angleterre en faveur des États-Unis, en échange de produits colombiens que les États-Unis absorberaient facilement. Les chiffres de l'année passée, montrent des augmentations satisfaisantes pour les États-Unis, en exportations et en importations. Les exportations pour la Colombie ont augmenté de \$2,784,634 en 1894 à \$3,382,588, et les importations de \$1,338,283 à \$4,843,256, le gain dans ces dernières provenant principalement du café et des cuirs et des peaux, à cause des changements apportés au tarif—un fait significatif de la valeur des concessions de réciprocité dans le commerce latin-américain.

Les principales difficultés pour l'extension immédiate du commerce des États-Unis, se trouvent dans les prix élevés de certains articles en comparaison des prix européens, et des frêts peu

élevés de transport à destination et de retour des ports européens, quoique les distances de quelques points soient trois fois plus grandes. Il paraît évident que ces obstacles ne sont que temporaires, puisque des manufacturiers des États-Unis font la concurrence aux manufacturiers européens, même dans leurs marchés nationaux. Ce n'est plus qu'une question de temps, quand les manufacturiers européens rencontreront la même rivalité dans les marchés de l'Amérique du Sud, sous des conditions beaucoup plus favorables aux États-Unis. Le problème de transports rapides et peu élevés devient d'une importance première dans cette concurrence, et les États-Unis ne peuvent espérer renverser les conditions actuelles avant d'avoir créé une marine marchande efficiente dans la Mer des Antilles.

La République de l'Amérique du Sud, dont les récents événements politiques semblent l'avoir marquée d'une manière prédominante, pour le resserrement étroit de ses relations avec les États-Unis, est celle du Venezuela. L'assertion du principe essentiel de "l'Amérique pour les Américains," qui a été faite en sa faveur contre les prétentions de la plus grande puissance maritime du monde, a, naturellement, fait naître parmi les Vénézuéliens un sentiment plus chaleureux envers les États-Unis. Il dépend maintenant entièrement des capitalistes et des commerçants du dernier pays, de profiter de la bonne volonté nationale et de cultiver des entreprises et des rapports de commerce qui contribueraient à l'avantage mutuel. Depuis l'abolition des droits discriminatoires imposés par les États-Unis sur le café et les peaux vénézuéliens, une nouvelle impulsion a été remarquée dans le commerce, et un arrangement de tarif équitable pour l'échange de produits, établirait le commerce des deux Républiques sur des bases permanentes et prospères.

L'administration du Président CRESPO a assuré au Venezuela une période de développement pacifique, qui a eu des résultats plus que satisfaisants, et donne lieu de croire à sa continuation.

L'envoi récent d'un représentant à Caracas par l'Association Nationale des Manufacturiers, pour y établir une agence, est le premier pas, il faut espérer, d'un mouvement sérieux pour recueillir un bénéfice pratique des conditions exceptionnellement favorables qui existent à présent. Les États-Unis ont, dans le passé, pris la plus grande portion des plus importants produits

vénézuéliens, et continuent à en faire autant maintenant. D'autre part, le Venezuela importerait des États-Unis la plus grande partie de ce qu'il a besoin, si ce pays lui offrait des termes aussi favorables, quant aux prix, termes de crédit, frêts de transport, etc., que lui accorde l'Europe. Les États-Unis achètent annuellement du Venezuela des produits de la valeur de \$10,000,000 environ, et lui en vendent de la valeur de \$4,000,000. Il n'est pas invraisemblable que ces chiffres tiendraient l'équilibre, si les États-Unis poursuivaient des efforts énergiques et concertés dans la voie des manufactures dans lesquelles ils se sont montrés capables de prendre les devants. La Grande-Bretagne a vendu d'immenses quantités de cotonnades, de machines et d'instruments que les États-Unis sont maintenant en condition de lui fournir.

Dans un rapport qui vient d'être publié, le consul britannique à Caracas avoue que certains articles, tels que les instruments agricoles, "sont obtenus à meilleur marché et en moins de temps des États-Unis." Il y a aussi une demande de machines pour l'exploitation des mines, et pour la construction de chemins de fer, que les États-Unis peuvent fournir contre toute concurrence. Quant aux cotonnades, aux indiennes et aux marchandises à la pièce, l'Angleterre tient tête au commerce, mais l'entreprise que vient de commencer l'Association Nationale des Manufacturiers peut avoir comme résultat la déviation de cette importante branche du commerce en faveur des États-Unis. Les États-Unis ont à lutter contre la concurrence des Allemands, plutôt que contre celle des Anglais. Les plus puissantes maisons de commerce du pays sont allemandes, et leur habileté et persistance en s'assimilant aux habitants, et en se familiarisant avec les habitudes commerciales, les rendent des rivaux puissants. Le capital allemand a été employé largement au Venezuela, et c'est seulement au moyen d'une libéralité pareille et de la ténacité que les manufacturiers et les exportateurs des États-Unis pourront espérer profiter de la prédilection en faveur de leur pays.

Le sentiment et une communauté d'intérêts politiques comptent pour beaucoup dans le commerce, mais seulement quand l'effort actif s'y joint. La plupart des vapeurs du Venezuela portent le drapeau des États-Unis, différant en cela, des autres pays sud-américains, la "Red D Line," navigant entre Maracaibo et New-York, enregistrent pendant l'année 1896, soixante-cinq arrivées

et sorties de vapeurs. Pendant l'année les seules nationalités qui paraissent dans les registres sont, un vapeur britannique, trois des États-Unis, vingt-trois hollandais, et cent quarante voiliers vénézuéliens qui sont sortis du port de Maracaibo. Ce résultat est satisfaisant pour les États-Unis et fait voir ce qui pourrait se faire dans chaque port de la Mer des Antilles.

L'île de la Trinité, une colonie britannique, se trouvant près du delta de l'Orénoque, la grande route maritime du Venezuela, semblerait menacer le développement des relations commerciales avec les États-Unis, mais de même que les autres dépendances européennes dans la mer des Caraïbes, elle trouve aux États-Unis son marché naturel et aussi la source la plus convenable pour obtenir ses provisions. Le dernier rapport colonial de l'île de la Trinité au British Foreign Office, en date du 17 juin 1897, montre que les importations des États-Unis à l'île de la Trinité sont la moitié de celles importées de la Grande-Bretagne. Les exportations de l'île aux États-Unis sont d'environ les deux-tiers de celles envoyées à la Grande-Bretagne. Les importations de l'île de la Trinité s'élèvent, en chiffres ronds, à \$12,000,000 environ; et ses exportations à \$11,000,000.

Ainsi, il est facile de voir que son commerce est très important, et avec l'extension des facilités de transport et l'entretien des relations déjà existantes, les États-Unis peuvent raisonnablement espérer en absorber par degrés, la plus grande partie, en connection avec le développement de son commerce vénézuélien. L'île de la Trinité importe pour plus de \$15,000,000 d'articles fabriqués, et presque pour la même somme de bétail sur pied et de comestibles. Les exportations principales sont le sucre, le cacao et l'asphalte. Environ les trois-quarts de l'asphalte sont déjà achetés par les États-Unis, qui consomment aussi plus de la moitié de la production du sucre, et environ un cinquième de l'exportation du cacao.

Le Venezuela et les Guyanes offrent tous les deux des opportunités attrayantes à l'entreprise et au capital américains dans le développement de l'industrie aurifère, située principalement dans le territoire en litige entre le Venezuela et la Guyane Britannique. Les habitants des États-Unis furent parmi les premiers à s'engager dans l'exploitation des mines d'or de cette région. Il ne peut y avoir aucun doute sur la grande richesse des dépôts aurifères. On les croit le "El Dorado" que cherchaient en vain le Sieur WAL-

TER RALEIGH et les autres aventuriers d'il y a deux siècles. Quoi qu'il en soit, c'est un fait bien établi que l'or existe en grandes quantités dans plusieurs endroits de la région de la Guyane, et il y aura sans doute des débouchés non-seulement pour l'entreprise minière, mais pour la vente de machines et de matériaux pour l'exploitation des mines, et avec l'affluence de l'émigration, attirée par l'or, il y aura une demande de différentes espèces d'articles fabriqués. La Guyane Britannique importe déjà des États-Unis d'un tiers à une moitié autant que de la Grande-Bretagne. Les États-Unis ont pris deux fois autant que la Grande-Bretagne, de sucre, son principal produit agricole.

La différence est due aux exportations de l'or qui été expédiées exclusivement à la Grande-Bretagne, s'élevant en 1896 à plus de \$2,000,000. Déduisant du total des exportations la somme des exportations de l'or, on voit que les États-Unis consomment une plus grande quantité des produits agricoles de la Guyane Britannique que ne le fait la mère patrie. Comme partout ailleurs à la Mer des Antilles, on peut dire que les États-Unis occupent une place secondaire seulement à cause du manque de justes efforts. Ce n'est pas une matière de spéculation en ce qui peut être accompli facilement dans le développement des relations commerciales avec cette région entière, car les faits déjà cités, aussi bien que les chiffres détaillés du commerce, montrent que, sans des efforts concertés de la part des manufacturiers et des exportateurs des États-Unis, mais tout simplement par le moyen des tendances naturelles du commerce, le commerce de tous ces pays gravite constamment vers les États-Unis.

Les éléments du succès futur dans l'utilisation des relations géographiques, politiques et économiques, qui déjà tendent fortement en faveur d'une communauté d'intérêts entre les États-Unis et la région entière des Caraïbes, sont à mon idée :

I. L'ajustement prudent des relations du tarif au moyen de conventions de réciprocité qui donneront à chaque partie de l'arrangement, la consommation par l'autre, de tous ses produits dont elle a besoin et qui n'entrent pas en concurrence avec les industries nationales.

II. Le développement rapide des moyens de communication par l'établissement de lignes régulières de vapeurs d'une grande vitesse avec des grandes capacités de frêts, appartenant à et équipés

par l'une ou l'autre des républiques américaines et arborant leur pavillon.

III. L'assimilation des méthodes commerciales et des manufactures des Etats-Unis aux habitudes et aux goûts des différents endroits. Ce qui serait convenable au Mexique, pourrait être inutile au Venezuela; des marchandises qu'on vendrait à profit au Haïti, pourraient s'accumuler sur les comptoirs des marchands à la Colombie ou aux Guyanes. Quelques-unes des îles de la Mer des Caraïbes dépendent presque entièrement des Etats-Unis pour certaines provisions. De l'autre côté, le littoral du nord de l'Amérique du Sud demande des machines améliorées, des matériaux de construction de chemins de fer, des instruments agricoles, des cotonnades, etc.

Avec la solution des trois problèmes ci-dessus indiqués, il n'y a pas de doute, à mon idée, de l'accroissement rapide du commerce des Etats-Unis, s'étendant du Rio Grande sur tout le long du littoral du Mexique, de l'Amérique Centrale et de la partie nord de l'Amérique du Sud, à la frontière de l'est de la Guyane Française, y compris les îles de la Mer des Antilles. Le moment pour ce développement et l'expansion du commerce américain entre les nations américaines est favorable, puisque les changements apportés aux conditions politiques dans l'Hémisphère Occidental correspondent au réveil de l'intérêt aux Etats-Unis, en ce qui relate au commerce de l'Amérique Latine. Un effort immédiat de la part des Etats-Unis est sollicité par les maisons importantes de commerce, pour faire face à la concurrence, toujours augmentante, de l'Europe. Par exemple, un récent rapport du Comité de l'Association Nationale des Manufacturiers des Etats-Unis dit: "Dans peu de temps, il sera inutile de discuter la question. La campagne doit commencer dès à présent, ou ce commerce passera à jamais hors du contrôle des Etats-Unis." De l'autre côté les Etats-Unis, une fois sérieusement engagés dans cette grande entreprise commerciale, peuvent regarder dans l'avenir avec une confiance entièrement justifiée par les conditions que j'ai essayé de démontrer, et par le succès récent qu'ils ont eu dans la concurrence avec les principales nations industrielles au monde, même dans leurs marchés nationaux.

Joseph P. Smith

LA SITUATION FINANCIÈRE AU BRÉSIL. II.*

II.

LES EXERCICES BUDGÉTAIRES DE 1894 à 1897.

La liquidation définitive de l'exercice 1894 a donné pour la recette 264,345 contos de réis contre 230,022 prévus au budget, et pour la dépense 364,550 contre 250,458 fixés par le budget. Il a donc été dépensé en plus du revenu, 100,205 contos, qui ont été en grande partie couverts avec une émission de 77,000 contos de papier-monnaie.

Le déficit considérable de cet exercice est dû à la révolte de la flotte, qui dura de septembre 1893 à mars 1894. Les Ministères de la guerre et de la marine eurent à eux seuls une dépense de 92,000 contos en plus de leur budget ordinaire.

Le déficit de 100,205 ayant été couvert jusqu'à concurrence de 84,905 contos, il restait un déficit de 15,299 contos qui, déduit du solde du Trésor à la fin de décembre 1893, soit 236,244 contos, a réduit ce solde à 220,945 contos.

Pour l'exercice 1895, la liquidation n'en est pas encore définitive. D'après la liquidation provisoire, la recette s'est élevée à 297,468 contos contre 266,689 prévus par le budget, et la dépense à 340,835 contre 275,691 fixés par le budget. Le déficit de l'exercice s'est donc élevé à 43,366 contos, provenant principalement de crédits extraordinaires et supplémentaires de 43,000 contos pour la guerre, et de 13,000 pour la marine.

Pendant cet exercice, des opérations de crédit intérieures et extérieures ont apporté au Trésor 126,652 contos. Sur cette somme il a été racheté 30,000 contos de papier-monnaie.

Pour l'exercice 1896, le Trésor ne peut présenter encore que des calculs approximatifs, d'après lesquels le revenu s'est élevé à 344,989 contos et la dépense à 343,526 contos, ce qui laisserait un excédent de 1,463 contos. Mais il a été ouvert pour 49,700 contos de crédits extraordinaires pour paiements de réclamations, indemnités de rescision de contrats et autres, ce qui en définitive laisse pour l'exercice un déficit de 48,236 contos.

*Le premier article de cette série, a paru dans le Bulletin Mensuel du mois d'octobre, 1897.

De l'exercice courant, le Ministre des Finances ne connaissait encore que les résultats du premier trimestre sur lesquels il a calculé ceux de l'année entière. La recette perçue dans le premier trimestre s'est élevée à 73,268 contos. Pour tout l'exercice le Ministre l'évalue à 304,821 contos, soit 34,000 contos de moins que la recette prévue par le budget. Le Ministre a confiance que la recette principalement atteinte par la diminution des rentrées de douanes, se relèvera d'ici à la fin de l'année et que surtout les impôts du timbre et de consommation rendront plus que les prévisions.

Néanmoins, dans ses conclusions générales, il dit qu'il est de la plus haute importance de persister dans le plan de la plus rigoureuse économie, les pouvoirs publics devant affirmer de la manière la plus positive que le produit des contributions ne sera destiné qu'aux services absolument indispensables. Quelque grands que soient les sacrifices, la volonté de la nation doit s'appliquer au maintien de l'équilibre des revenus et des dépenses, seule base certaine de la reconstitution des finances du pays.

III.

LE BUDGET DU MINISTÈRE DES FINANCES POUR 1898.

Le budget du Trésor, qui vient d'être élaboré par la Commission financière du Congrès Brésilien fixe la dépense du Ministère des Finances à 180,309 contos, sans préjudice des crédits supplémentaires que le Gouvernement est autorisé à ouvrir. Le Gouvernement est autorisé à vendre ou affermer par adjudication publique, tous les biens nationaux en en appliquant le produit soit à l'acquisition d'autres immeubles nécessaires au service public, soit à l'entretien et à la réparation de ceux existants.

La commission fixe la dépense à 180,309 contos, alors que le projet du Gouvernement ne portait que 139,063 contos. Cette augmentation provient de ce fait que la commission, après avoir fait d'autre part des réductions s'élevant à 3,754 contos, a cru devoir avouer que les 55,000 contos pour le chapitre des différences de change sont insuffisants et porter ce chapitre à 100,000 contos. Au lieu de compter sur un relèvement du change à 12 pence par milréis, la commission a adopté le taux du change de 8 pence.

Les dépenses en or, d'après la commission, s'établissent ainsi :

Ministère des Finances :	
	Contos.
Intérêts et amortissement de la dette extérieure	17, 394
Intérêts et amortissement des emprunts 1868, 1879 et 1889.....	6, 811
Intérêts des apolices 4 pour cent.....	4, 986
Dépenses de la délégation du Trésor à Londres.....	18
Commandes de billets du Trésor.....	100
Acquisition de nickel et de cuivre.....	200
Cautio de l'emprunt de l'association commerciale.....	325
Quote-part du Brésil dans les dépenses du Bureau des Républiques Américaines	8
Total	29, 842

Ministère des Travaux Publics :	
	Contos.
Garanties d'intérêts aux chemins de fer ayant leur siège en Europe....	10, 114
Subvention du télégraphe de Belem à Manáos.....	152
Garantie d'intérêts de la Ceará Harbor Corporation.....	292
Éclairage public	466
Total	11, 024

Ministère des Affaires Étrangères.	
	Contos.
Légations et Consulsats.....	1, 186
Frais de déplacements des agents diplomatiques et consulaires.....	130
Dépenses extraordinaires.....	60
Total.....	1, 376

En additionnant ces dépenses, on arrive à un total général de 42,243 contos qui, au change de 8 pence par milrêis représentent 142,554 contos, soit une différence de change de 100,311 contos.

Ce n'est là que le chiffre des dépenses en or mentionnées dans le budget; il y en a d'autres qui, d'après la commission, sont les suivantes :

	Contos.
Garantie d'intérêt du Chemin de fer de l'Ouest de Minas £240,000 ou..	2, 133
Paiements des navires en construction en Europe.....	3, 780
Avance aux États de Bahia et Pernambuco pour compte de leurs che- mins de fer.....	450
Total.....	6, 363

Ceci porte le total à payer en or à 48,606 contos, soit, au change de 8 pence, 161,644 contos papier, et tandis que la baisse du change va ainsi augmentant les charges du Trésor, elle contribue,

en entravant l'importation, à faire baisser ses recettes de douane, principale source de revenu du pays. Et la commission conclut devant la double constatation de l'accroissement des dépenses et de la diminution des revenus :

1°. Qu'il est indéniable que le régime d'impôts actuels est insuffisant pour fournir à l'administration les ressources indispensables pour faire face aux multiples services qu'elle a à sa charge :

2°. Que le chiffre considérable de la dette publique consolidée intérieure et extérieure et l'avilissement de la monnaie démontrent clairement que le crédit brésilien ne repose pas sur des bases solides.

La commission reconnaît que la situation exige la réduction des dépenses publiques :

“Le constant accroissement des dépenses depuis 1889, dit-elle, a été suivi chaque année d'une élévation des droits d'importation ; mais malgré l'incessante augmentation du revenu de ce chef, il est facile de prouver qu'il ne répond pas aux besoins du Gouvernement. Il suffit d'énumérer les ressources dont a disposé le Gouvernement dans ces six dernières années pour couvrir les déficits : les dépôts des banques d'émission ; deux emprunts extérieurs dont le produit net a été de £8,856,839, un emprunt intérieur de 100,000 contos, des émissions de papier-monnaie, forment une somme considérable qui a été employée à combler l'insuffisance des sources de revenu. Mais l'emploi de tels expédients, auxquels le Gouvernement a été obligé de recourir, a une limite qui ne peut être dépassée sans porter un grand préjudice au crédit du pays.”

En vue de ces circonstances, le remède principal à recommander se trouve dans la diminution des dépenses, et l'observation dans le service public de la plus rigoureuse économie, au moins jusqu'à la création de nouvelles ressources de revenu.

Salvador Allende

RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

LOI SUR LE MONOPOLE DU TABAC.

Les suivantes stipulations de la loi sur le monopole du tabac sont celles présentées par le Député DEMARIA et en discussion maintenant au Congrès National.

ART. 1. A partir du 1^{er} janvier 1898, le commerce du tabac et sa manufacture seront exclusivement faits par le Gouvernement partout dans la République.

ART. 2. L'Exécutif devra, aussitôt que possible, aviser le Congrès de la forme dans laquelle les dépôts assignés pour la vente du tabac, la manufacture du même, son exportation et importation seront installés, de même que:

(a) Fixer le montant des bons que le Gouvernement aura besoin d'émettre pour l'expropriation du tabac en totalité, manufactures et accessoires dans le pays.

(b) Tout ce qui a référence à bons, valeur de chaque bon, prix de commission, intérêt, manière d'émission, amortisation, etc.

(c) Cours qui sera adopté pour fixer les prix du tabac et d'installations pour être expropriées dans le cas où l'on ne pourra faire des arrangements avec les parties qui en possèdent.

(d) Fixer la surcharge qui sera payée entre le prix de l'achat et celui de la vente de tous les tabacs, conforme à leur classe et manufacture.

(e) Forme dans laquelle la culture doit se faire.

(f) Peines qu'encourront les parties violant les lois sur la vente et la plantation du tabac.

ART. 3. L'Exécutif devra, une fois les articles précédents approuvés par le Congrès, publier les décrets en référence aux stipulations de la loi.

ART. 4. L'administration supérieure commerciale en ce qui concerne le tabac sera sous la charge du Ministre des Finances, d'un régisseur général nommé par l'Exécutif, et d'une personne nommé par le Sénat tous les deux ans et qui recevra une solde.

ART. 5. L'administration sera obligée de recevoir de préférence, comme employés, des personnes qui auront servi dans l'armée pour plus de dix ans, et qui en seront sorties avec le grade de sergent, sans avoir commis aucun acte déshonorant.

ART. 6. Les recettes de la vente et de la manufacture du tabac seront exclusivement destinées au paiement de la dette nationale étrangère, après avoir payé l'amortissement des bons, l'émission desquels est autorisée par cette loi.

PROJET DU MONOPOLE DE LA DISTILLATION DE L'ALCOOL.

Le Congrès argentin discute à présent un bill pour le monopole gouvernemental sur l'industrie de la distillation dans la République.

Le bill a pour objet de fournir des revenus, et les points principaux, suivant l'exposé de l'auteur, Señor PELLIGRINI, sont donnés ci-dessous :

La construction de nouvelles distilleries, et l'importation de nouvelles machines de distillation, de même que l'action propre de la distillation, sans l'autorisation des autorités, seront illégales d'à partir et après le passage de ce bill. Trois commissaires seront nommés pour les trois divisions de la République, qui évalueront, pour expropriation, toutes les distilleries du pays. D'à partir et après une date désignée, toutes les distilleries qui ne seront pas opérées sous contrat des autorités nationales, seront fermées, et le stock d'alcool existant sera déclaré par tous les actionnaires.

2. L'Exécutif sera autorisé à émettre des bons jusqu'à une valeur de \$15,000,000 des obligations intérieures, à 6 pour cent, dont 10 pour cent seront rachetés annuellement. L'emploi de ces bons sera payé des revenus du monopole de l'alcool.

3. L'Exécutif établira annuellement le prix que payeront les distilleries qui continueront en opération, basant ses calculs sur le coût, bien que le matériel dont on se sert, soit du maïs ou de la mélasse. Le conseil du monopole nommera des officiers qui recevront tout le produit de ces distilleries, qui sera étiqueté et cacheté par eux. Ils devront faire des contrats, quand il sera nécessaire, pour la concentration de l'alcool cru. Il sera permis aux fabricants de vin de fabriquer de l'alcool de vin ou de raisin en quantité suffisante pour donner à leur vin une certaine force. Une permission spéciale sera nécessaire pour la fabrication d'une plus grande quantité, et la production en sus sera livrée à l'État.

4. La vente de l'alcool sera faite aux magasins nationaux par lots de pas moins de 500 litres. L'alcool aura une densité de 95°, et se vendra au prix du coût, plus \$1 pour droit sur la monnaie. Les alcools d'importation paieront, *en plus du droit d'importation ordinaire*, \$1 par chaque litre de 50°, \$1.50 par litre de 50° à 75°, et \$2 par litre au-dessus de 75°. L'exportateur d'alcool recevra un rabais égal au droit qu'il a payé. L'alcool, autre que pour la consommation personnelle, sera rendu impropre à boire et se vendra au prix moyen du coût.

5. Le conseil se composera d'un directeur général, et de cinq membres ordinaires. Il aura le nombre d'employés nécessaires, et sera sous la direction du Département des Finances.

6. Les violations de la loi seront punies par la confiscation, et par le paiement d'amendes de cinq à trente fois la valeur de la fraude. Si cette valeur ne peut pas être déterminée, l'amende sera de \$5,000 à \$50,000. En cas d'une seconde violation, la peine sera doublée, avec emprisonnement pour un terme qui pourra être d'une durée de six mois à trois ans. Le cinquante pour cent de ces amendes sera donné à l'accusateur.

INDUSTRIE COTONNIÈRE.

En conséquence de la dépression dans la cultivation de la canne à sucre et la manufacture de ses produits dans la province de Tucuman, due à l'excès de la production et aux tarifs différentiels appliqués par d'autres pays, les habitants de cette province se sont trouvés dans la nécessité d'avoir recours à une autre industrie. On rapporte que le prix de la canne à sucre payé par les fabricants, est tombé de vingt-deux cents l'arroba (25 livres), à six cents.

Depuis longtemps, on savait que le climat et le sol de Tucuman étaient très favorables à la cultivation du coton; des expériences souvent renouvelées ont démontré ce fait. C'est donc vers sa production que les agriculteurs et les manufacturiers se tournent maintenant, afin d'en obtenir une source de profit.

D'après le "South American Journal," une Compagnie a été récemment enregistrée en Angleterre, sous le nom de "Argentine National Spinning and Manufacturing Company, Limited," avec un capital proposé de \$700,000. La direction est composée de commerçants très haut placés, parmi lesquels il faut nommer Lord WESTBURY et Mr. R. C. RICHARDS; ce dernier était, autrefois, un manufacturier de coton de Manchester, très éminent. La concession accordée à cette entreprise par le Gouvernement, donne à la compagnie le droit exclusif pendant dix ans, d'établir dans la province une filature libre de toutes taxes de l'État ou de la municipalité.

L'on incline à croire que cela inaugurera, dans la République Argentine, la cultivation du coton sur une grande échelle qui, ultérieurement, se développera au point de devenir une des plus grandes industries de ce pays favorisé.

BRÉSIL.

LE BASSIN DE L'AMAZONE.

Le Bureau a reçu récemment de nombreuses demandes d'information, relatives aux régions productives du caoutchouc du Brésil, de la Bolivie et du Pérou, "et aux moyens les plus faciles de s'y rendre." En réponses partielles à ces demandes, les faits suivants, relatifs aux nombreux affluents du grand fleuve de l'Amazone, sont publiés.

Dans une conférence récente faite à la Chambre de Commerce de Bordeaux, M. VIÉNER, de retour d'une mission spéciale au Brésil, a donné des détails forts importants sur l'extension du mouvement commercial du Brésil et sur les progrès de la navigation, spécialement dans le vaste bassin de l'Amazone. M. VIÉNER est resté une année entière au Brésil; il en a parcouru les principaux États; il n'a pas visité moins de vingt-sept marchés, dont les centres principaux sont dans le nord, Para, Manáos et Iquitos, et dans le sud, Santos, Bahia et Rio. M. VIÉNER évalue le commerce actuel du Brésil à 2,500 millions de francs, dont 1,300 millions à l'exportation. L'exportation se compose surtout de café, de caoutchouc et de cacao.

Pendant le dernier exercice 1896-97, d'après le message du Président PRUDENTE MORAES, la quantité de café exportée s'est élevée à 6,809,177 sacs. L'exportation du caoutchouc est aussi en progression. Le Moniteur Officiel du Commerce, du 27 mai dernier, a publié, sur ce point, un rapport intéressant du consul de France en Bolivie, duquel il résulte que les exportations totales du Para, sur l'Amazone, ont passé de 1,580,040 arrobes en 1891 à 21,072,513 kilogrammes en 1896.

Des détails sur la navigation de l'Amazone sont fournis par M. CÁRLOS DE CISNEROS, dont le rapport à ce sujet fut publié dans le Bulletin la Société de Géographie Commerciale de Bordeaux. M.

ISNEROS constate comme résultat de ses investigations que nulle part de la terre ne possède un régime fluvial comparable à celui du Brésil. Et quoique ce régime réunisse des avantages exceptionnels, il est susceptible de très grandes améliorations qui auront

probablement lieu dans le siècle prochain, dès que la population aura augmenté et qu'elle disposera de ressources suffisantes.

La navigation de l'Amazone est toujours croissante, elle se développe nécessairement avec le peuplement, la colonisation et l'exploitation des contrées que traverse ce grand fleuve. A lui seul, l'Amazone compte 1,100 affluents ou tributaires. Pour le moment il n'est pas question et il serait impossible d'utiliser un pareil réseau. Il faut avant tout, que le peuplement commence, que l'homme arrive, s'acclimata et se fixe. Cet acclimatement ne peut guère être tenté quant à présent que par les Italiens, les Portugais et les Espagnols. Aux autres Européens, Français, Anglais, Allemands, il n'est en quelque sorte permis que d'habiter les villes.

Au point de vue de la navigabilité commerciale, M. CISNEROS partage le cours de l'Amazone en deux régions qui ont pour point de départ la ville de Nauta au confluent du Marañon et de l'Ucayali. Le Marañón forme le cour principal de l'Amazone. Sortant du lac de Laricocha, dans le Haut-Pérou, le Marañón coule d'abord du sud au nord, comme un torrent profond, partageant en deux, la Cordillère Centrale du Pérou. On peut le comparer à l'Indus qui trace son cours à 8,000 pieds au-dessous des Pamirs. Arrivé à Jean de Bracamosos, le Marañón change brusquement la direction de son cours: il coule de l'ouest à l'est au lieu de se diriger du sud au nord; il cesse d'être un torrent de hautes montagnes pour devenir à peu près un fleuve de plaines. Il reçoit alors depuis San-Antonio, avant l'arrivée du Huallagua le nom de Solimoës, de même qu'à Manáos, après l'arrivée du Rio Negro il reçoit celui des Amazonas.

Dans la première région du cours de l'Amazone, comprenant le Marañón et le Huallagua, il existe une certaine navigation, principalement sur le Huallagua, mais cette navigation ne peut être et n'est que temporaire. Les steamers du Para et de Manáos viennent porter et prendre des marchandises à des époques indéterminées, six ou huit fois par an.

Le Huallagua est navigable en tout temps pour des vapeurs calant 3 pieds, depuis l'endroit où il se jette dans le Marañón, à San Lorenzo, jusqu'à Achinamisa, à 127 milles de son embouchure; la vitesse moyenne du courant pour ce parcours est de 3 milles. La navigation ne peut avoir lieu que de septembre à mai pour les

navires calant 7 pieds; de l'île de Yurinamaguas à Achinamisa, le cours du Huallagua est parallèle à celui du Marañón et conduit également au cœur du Pérou.

L'Uyacali est le second des affluents du Marañón, venant du sud; il est, de même que le Huallagua, exclusivement péruvien. Il sort du Cerro del Pasco, à peu de distance du Huallagua, sous le nom d'abord d'Apis-Paro. Il coule du sud au nord, parallèlement au Huallagua et au Marañón. L'Uyacali, par ses affluents l'Apurdurac, l'Umbambo et le Pancartambo, reçoit les eaux des environs de Cuzco. Il est moins torrentueux que le Huallagua; il échappe bien plus tôt que le Huallagua aux derniers contreforts de la Cordillère Royale; ses rapides sont moins nombreux, sa largeur est plus grande; il offre à la navigation un instrument plus puissant. Depuis son embouchure jusqu'au confluent avec le Pachitea, l'un de ses affluents, il peut être parcouru par des steamers calant 7 pieds; vitesse moyenne du courant, 2.8 milles à l'heure. Du Pachitea au confluent de l'Umbambo et du Tambo la calaison ne doit plus être que de 3 pieds.

M. CÁRLOS B. CISNEROS a réuni les détails ci-après sur les affluents de l'Uyacali: 1° le Pachitea est navigable en tout temps pour des vapeurs calant 6 pieds, depuis son embouchure, soit un parcours de 191 milles: courant moyen, 2.5 milles; 2° le Péchir, affluent du Pachitea, est navigable sur 79 milles: courant moyen, 2.2 milles; 3° le Palcazu est navigable sur 36.5 milles jusqu'au port intérieur de Mayro, avec un fort courant moyen de 3.25 milles; 4° le Sambo, cette rivière a été parcourue par des steamers calant 3 pieds jusqu'à une distance de 20 milles de sa jonction avec l'Uyacali. M. CÁRLOS B. CISNEROS ajoute, en ce qui concerne le Sambo, que: "cependant des explorations faites sur des pirogues et sur des radeaux permettent de croire que le Sambo devait être navigable dans tout son cours au moyen de vapeurs de faible calaison et munis d'une machine assez puissante pour vaincre un courant de 10 milles, et d'appareils qui leur permettent de virer dans un petit rayon; et qu'avec ces mêmes embarcations, il est possible de naviguer sur les tributaires du Sambo, le Perené, jusqu'à Pangoa, et le Ene jusqu'à sa formation par les rivières Mantaro et l'Apurínac, et finalement que le Mantaro peut être aussi navigable sur un parcours de quelques milles, et l'Apurínac jusqu'à

Simarives;” ces derniers renseignements donnent une idée de l'extrême complexité du réseau amazonien; 5° l'Umbambo est navigable pour des vapeurs calant 3 pieds jusqu'à une distance de 35 milles. Les explorateurs qui ont parcouru l'Umbambo ont émis l'opinion qu'il devait être navigable sur une plus grande distance, de même que son affluent le Pancartambo. De nombreuses explorations multiplient, depuis quelques années, les voyages soit dans le Pérou, soit dans le Brésil, en vue de connaître tous les cours d'eau et leurs conditions de navigabilité, les uns au point de vue scientifique, les autres au point de vue commercial, surtout pour favoriser l'exploitation et l'exportation du caoutchouc; chaque année de nouveaux marchés sont constitués.

Quant au Marañón lui-même, de Nauta jusqu'à Borja, avant sa jonction avec le Purus, en amont, et avec la Madeira, en aval de Manáos, il ne pourrait être parcouru, d'après M. CÁRLOS B. CISNEROS, par des steamers calant 7 pieds que de septembre à mai.

M. CÁRLOS B. CISNEROS a résumé dans un tableau les principaux résultats de ses recherches sur les conditions actuelles de la navigation du fleuve des Amazones au Pérou. Nous reproduisons ci-après les plus importants de ces résultats.

Fleuves ou rivières.	Distance navigable.	Vitesse des courants.	Calaison maximum.	Distance à Iquitos.
	Milles.	Milles.	Peds.	Milles.
Marañón.....	303	3	7	453
Huallagua.....	197	3	3	501
Ucayali:				
1° Depuis l'origine.....	772	3	3	832
2° Depuis le Pachitea.....	765	2.3	7	825
Pachitea.....	191	2.5	6	1,012
Palcazas.....	36.5	3.25	3	1,052.5
Tambo.....	20	4	3	852
Umbambo.....	35	4	3	867

BRÉSIL—CHILI.

Les gouvernements du Brésil et du Chili ont négocié récemment les traités suivants: Premièrement, un traité de Commerce et de Navigation; deuxièmement, un traité à l'égard de l'Exercice des Arts Libéraux; troisièmement, un traité d'Extradition.

Par les termes du traité premièrement mentionné, les vaisseaux de chacune des deux nations seront considérés, quand ils seront dans les ports de l'autre nation, comme s'ils étaient sous leurs pro-

pres drapeaux, afin qu'ils puissent jouir de tous les privilèges concédés à la marine marchande nationale. D'après l'Article IV, les produits principaux du Chili devront être admis en franchise de droits dans le Brésil, et d'après l'Article V, un privilège correspondant est accordé quant aux produits du Brésil qui feront entrée aux ports du Chili.

Par les termes du second traité, les citoyens de chacune des deux Républiques contractantes auront la faculté, dans le territoire de l'une ou de l'autre, de suivre la profession dans laquelle ils auront été admis, par un document ou un diplôme, de par l'autorité nationale compétente. On requiert que le tel diplôme ou le tel certificat, et un certificat de l'identité de l'individu, seront enregistrés au Ministère des Affaires Etrangères.

Le traité d'extradition entre les deux pays est de caractère général, et comprend toutes formes de délits contre les lois et les ordonnances, et proportionne les peines aux diverses offenses nommées dans le traité.

D'après l'Article III, les offenses politiques, ou celles qui font suite aux offenses politiques, ne sont pas considérées comme motif suffisant pour l'extradition. Les actes des anarchistes, cependant, ne sont pas classés sous la rubrique d'offenses politiques.

SERVICE DES EAUX DE LA VILLE DE BELÉM, CAPITALE DE L'ÉTAT DU PARÁ.*

Le gouvernement de l'État du Pará, qui se charge actuellement de l'approvisionnement des eaux potables dans la ville de Belém, vient d'ouvrir un concours qui durera jusqu'au 31 décembre de cette année, pour l'adjudication de ce service. Les informations au sujet de ce concours seront données au Consulat Général du Brésil à New-York. Les principales conditions de cette adjudication sont les suivantes:

- (a) L'État transfère à l'acheteur tous les droits qu'il possède sur les machines et matériaux employés actuellement.
- (b) L'État assure à l'acheteur le droit de cet approvisionnement par canalisation, pour un terme de 60 ans.
- (c) Prorogation du terme pour 30 ans de plus, dans le cas où, pendant la

*Référence a été faite à ces propositions dans le Bulletin Mensuel du mois de septembre, page 509, sous désignation de *Miscellannées commerciales*.

période du privilège, l'approvisionnement des eaux aurait atteint un maximum de dix millions de litres par jour.

(d) Expropriation pour cause d'utilité publique, des terrains, fontaines et ruisseaux qui seront jugés nécessaires.

(e) Exemption des impôts de l'Etat et municipaux.

(f) L'acheteur aura le droit de demander, de toute personne chez laquelle il aurait mis une ou plusieurs dérivations, un demi-réal par litre d'eau pour l'usage domestique et industriel.

COLOMBIE.

COMMERCE ET RESSOURCES DU DÉPARTEMENT DE PANAMA.

D'après un récent rapport officiel, relatif au commerce et aux ressources agricoles, minérales et autres du Département de Panama pour l'année 1896, on apprend qu'il a été importé dans Département 25,680 tonnes de charbon de terre, dont 20,000 tonnes provenaient de Newcastle, Nouvelle-Galles du Sud, 5,083 de Cardiff et les 600 tonnes restantes du Chili.

En vue de la plus grande proximité des mines de charbon de l'Alabama de ce débouché, et de l'inauguration d'une nouvelle ligne de bateaux à vapeur entre Mobile et les ports colombiens (à laquelle référence est faite autre part dans ce Bulletin) cet article peut être d'intérêt aux exploitants de charbon aux Etats-Unis.

Comme garantie de la bonne disposition de la part du gouvernement d'étendre le service maritime entre les ports de la République et les contrées voisines, le gouverneur du Département a offert pendant ces derniers temps, une subvention mensuelle de \$1,000 (monnaie colombienne) à toute compagnie qui établirait et maintiendrait une ligne régulière entre les ports de Rio Hacha, de Santa Martha, de Baranquilla, de Cartagena, de Colon, de Bocas del Toro, et de Puerto Limon en Colombie, et Kingston, La Havane ou Curaçao. La subvention proposée pourra être portée pendant la période d'un an à \$2,000 par mois.

La longueur totale des chemins de fer du pays est de 400 milles, à présent ouverte au trafic; de plus, on a fait des contrats pour 350 milles environ, dont on s'attend à la terminaison pendant quatre années.

L'industrie minière est en bonne voie de progrès, et plusieurs entreprises sont en train d'exploitation active et promettent des rendements satisfaisants. Le climat de la région des mines est généralement excellent. Le grand obstacle au développement de cette industrie est le manque de bonnes routes pour le transport des machines.

Les intérêts agricoles du Département sont presque exclusivement limités à la production des bananes, du riz et de la canne à sucre, mais on s'attend à ce que ces produits deviennent à l'avenir, d'une importance secondaire par rapport au cacao et au café, qui commencent à réclamer beaucoup d'attention des agriculteurs.

Dans la province de Coele, la cultivation du café vient de recevoir une attention spéciale; il y a, à présent, plus de 100,000 d'arbres plantés. Beaucoup d'intérêt s'attache à la culture des arbres à caoutchouc. Les arbres qui ont été plantés ne sont pas encore arrivés à la période de production, mais quand ils seront arrivés à maturité et seront prêts pour les incisions, on s'attend à une récolte d'une grande quantité de caoutchouc.

Il n'y a pas d'opportunité pour le travail de métier dans le Département, le nombre d'artisans natifs étant plus que suffisant pour subvenir aux besoins. Les laboureurs natifs reçoivent sur les plantations de bananes et de sucre \$1.50 par jour en monnaie du pays, équivalent, en monnaie des Etats-Unis, à \$4.50 par semaine. Il y a une demande toujours croissante pour le travail manuel, et tout homme qui peut manier une pique peut gagner des gages fixés de soixante cents à \$1.50 par jour.

La rivière Magdalena est l'artère principale du commerce de la République et traverse le pays de sa source, dans la région montagneuse, à son embouchure au port de Baranquilla. Cette grande rivière est sillonnée par des bateaux à vapeur construits spécialement pour cette navigation, ne calant pas plus de 3 pieds, étant chargés de marchandises. Pendant l'année 1896, les bateaux à vapeur appartenant à Baranquilla ont fait 312 voyages, remontant la rivière, transportant 29,000 tonnes environ, et 315 voyages, descendant la rivière, avec 23,000 tonnes environ, transportant sur les deux trajets 14,000 passagers.

Les lignes suivantes de bateaux à vapeur ont des dates régulières de départ et de retour au port de Savanilla, qui est un

port maritime situé sur la mer des Caraïbes, peu de distance à l'ouest de Barranquilla :

Royal Mail Steam Packet Company, de Londres à Southampton.

West India and Pacific Line, de Liverpool.

Harrison Line, de Liverpool.

Atlas Line, de New-York.

Knotts' Prince Line, principalement de la Méditerranée.

Hamburg-American Packet Company, de Hambourg.

La Ligne Transatlantique Générale, de New-York.

Ligne Véloce, de Gènes.

Par suite de la guerre civile aux États-Unis en 1861, l'essai d'introduire la culture du coton dans le Département de Panama fut tenté; la graine égyptienne fut obtenue, et le coton qui est maintenant exporté, a une grande ressemblance avec le produit égyptien. Le coton exporté de Barranquilla pendant l'année 1896 s'éleva à 2,837 balles, évaluées à \$65,000 en monnaie américaine.

Les revenus totaux du Département pour l'année économique ont été de \$793,637.50; les dépenses pour la même période ont été de \$677,901.75, montrant un surplus de crédit de \$115,735.75. Les estimations budgétaires pour l'année fiscale de 1897, soumises au gouvernement et votées par l'Assemblée sont :

Rente	\$1,378,000
Dépenses.....	1,378,604

Par suite de l'amélioration graduelle des revenus pendant les deux dernières années, cette évaluation est bien en dehors des limites.

La dette publique au commencement de l'année 1894, s'éleva à \$238,336; Ce total a été réduit à \$197,979.65, dont \$6,936.56 représentent l'intérêt accumulé dans l'intervalle.

LE COMMERCE DE L'IVOIRE VÉGÉTAL.

M. CLIFFORD SMYTHE, Consul des États-Unis à Carthagènes dans son rapport au Département d'État dit, qu'en conséquence du droit ad valorem dont sont frappés les boutons en ivoire végétal par le présent tarif, les demandes de cette matière ont beaucoup augmentées aux États-Unis, et qu'une amélioration sensible s'est produite dans les exportations de ces noix par le port de Carthagènes. Jusqu'à l'époque où ce nouveau droit a été appliqué,

presque toutes les expéditions étaient à destination de Hambourg (Allemagne), et, comme on le constatera par les chiffres ci-dessous, ce mouvement est en voie de subir un changement très marqué.

Pour l'année fiscale finissant le 30 juin 1895, le total des importations de ce produit s'élevait à \$14,115,80; pour l'année finissant le 30 juin 1897 il était de \$2,730,88; ce qui accuse une forte baisse qui a été plus grande encore pendant l'année fiscale de 1896-97, quand le total des expéditions du port de Carthagènes pour les États-Unis s'élevait seulement à \$1,684,49. Aucune partie de cette quantité n'a été envoyée durant la période entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} avril; pour les trois mois suivants, les chiffres donnent un total de \$1,231,41. Mais entre le 1^{er} juillet et le 27 août, l'activité de ce commerce commença à se manifester, et quinze cargaisons furent expédiées, dont la valeur était de \$13,828.

GUATÉMALA.

MODIFICATIONS DU TARIF.

Par un décret daté le 23 juin 1897, les modifications suivantes du tarif de Guatémala ont été promulguées officiellement :

Les articles dénommés ci-après, continuent à être admis en franchise :

- Riz.
- Minéraux, scories.
- Haricots.
- Pois espagnols.
- Maïs.
- Échantillons sans valeur commerciale, mais sur ceux qui en ont, les droits n'excéderont pas un dollar.
- Or et argent en barres, en poudre, ou monnayés.
- Pommes de terre et autres plantes nutritives similaires.
- Vaccin.
- Graines de fleurs ou de légumes et autres, non dénommées.
- Aréomètres.
- Alambiques en métal d'une capacité moins d'un demi gallon, pour servir à des analyses chimiques.
- Alphabets sur des cubes en bois, à l'usage des écoles.
- Amiante en fibres ou en feuilles, dans son état naturel.
- Ancre et leurs accessoires.

Animaux empaillés pour collections d'histoire naturelle.
 Animaux vivants pour l'élevage.
 Oiseaux de volières et de basse-cour.
 Annonces, imprimées, lithographiées ou gravées sur du papier ou du carton, mais sans cadres.

Pompes à incendie avec leurs appareils.

Avoine, non mondée

Mercure.

Baromètres.

Bouées en fer, avec les accessoires nécessaires à leur emplacement; canots en bois ou en fer et leurs avirons.

Boussoles de tout genre.

Cables en fil de fer, en fer ou en acier, de toute grosseur.

Catalogues brochés, de tout genre.

Collections numismatiques, géologiques et d'histoire naturelle pour musées ou cabinets.

Liège commun, brut ou en feuilles

Cristal de roche non taillé.

Cuir brut.

Culture et cultivateurs de bactériologie.

Dessins sur papier ou carton, moulages et modèles à l'usage des artistes.

Articles importés pour compte de l'État ou des municipalités destinés au service public ou aux établissements de bienfaisance.

Articles importés pour l'usage personnel du Président de la République.

Articles importés pour l'usage personnel des représentants diplomatiques et de leur famille résidant sur le territoire de la République, et en quantité proportionnelle à la consommation ordinaire, pourvu qu'il y ait réciprocité, et que les règlements établis à cet effet aient été observés. Cette exemption ne s'applique pas aux Secrétaires de Légations, aux Consuls ni aux Vice-Consuls.

Articles d'emballage ordinaire lorsque les marchandises ne paient pas de droits sur leur poids brut. En ballots, la grosse toile, la toile cirée, les planchettes et les courroies seront considérées comme emballages. Le fer-blanc ou le zinc servant de doublure aux caisses, le carton, et le papier, seront également considérés comme emballage s'ils n'ont pas été frappés des droits correspondants.

Les baggages des voyageurs comprenant les vêtements, articles de toilette, linge de table et de literie, livres et instruments ou outils nécessaires à leur art ou profession qu'ils apportent avec eux, indiquant qu'ils ont servi, et en quantité proportionnelle à leur condition sociale ou professionnelle et selon les circonstances. Chaque personne a droit à un demi kilo de tabac manufacturé. Dans le cas où un passager apporterait des articles neufs sur lesquels les droits s'élevaient à plus de cent dollars, il lui faudra produire une facture consulaire.

Emeri en poudre et en grains.

Herbe espagnole.

Etope goudronnée.

Lanternes de phares.

Photographies non encadrées représentant des vues du pays.

- Débris et épaves de navires.
 Gravures, non encadrées, par des artistes de Guatemala résidant à l'étranger, pourvu que des preuves suffisantes de leur authenticité soient produites.
 Chiendent.
 Guano et autres engrais naturels ou artificiels.
 Fusées pour travaux de mines.
 Fer en barres.
 Fourneaux et autres appareils en briques réfractaires ou en graphite pour l'essai des métaux.
 Aimant naturel et artificiel.
 Bois en grume.
 Machines et batteries électriques (non chargées) pour entreprises publiques.
 Modèles de machines et d'édifices.
 Modèles de fleurs.
 Journaux, en feuilles volantes.
 Pâte et poudre de platine.
 Pâte de bois, chiffons, déchets et rognures pour la fabrication du papier.
 Feuilles de palmier pour la fabrication de chapeaux.

A partir du premier juillet prochain, les marchandises suivantes paieront les droits ci-après mentionnés, selon leur poids brut :

Articles.	Per kilo.
Avoine, non mondée.	So. 01
Acide oléique, brut pour fabriquer des savons	.01
Son	.01
Sésame	.10
Fils de fer galvanisé et fils de laiton pour transmission électrique	.01 1/2
Fils de fer galvanisé pour clôtures, simples ou avec poteaux et accessoires	.01
Goudron de houille	.01
Appareils pour éclairage à la lumière de bicarbure d'hydrogène	.02
Appareils électriques, excepté les substances chimiques comprises dans le tarif	.02
Charrues et leurs parties séparées	.02
Bétail vivant, pas pour l'élevage, par tête	2.00
Soufre indigène, brut	.01
Morue (sèche, salée ou fumée)	.05
Billets de banque	1.00
Pompes en fer ou en bronze de tout genre, non dénommées	.02
Cheminées de verre pour lumière électrique incandescente	.02
Goudron préparé pour les navires	.01
Capsules en verre et en porcelaine pour des expériences chimiques et pharmaceutiques	.05
Charbon de terre, de bois, et d'animaux, non pulvérisé	.01 1/4
Viandes fumées ou salées	.05
Cartes marines, de géographie et de topographie	.10
Etuis de poche pour réactifs	1.00
Carton pierre ou goudronné pour toitures	.01
Ciment romain, chaux et chaux hydraulique	.01 1/2
Coke	.01 1/4
Verres gradués et tubes de verre, gradués ou non	.40
Creusets de tout genre et compelles	.01
Cahiers de modèles de dessin, de calligraphie et de broderie	.10
Maisons portatives complètes, en bois et en fer	.02
Globes terrestres et célestes	.10

Articles.	Per kilo.
Spatules et cuillers en verre et en porcelaine pour mélanger les liquides corrosifs	\$0.40
Stéarine en pains.....	.03
Boîtes d'instruments de mathématiques et essais au chalumeau.....	1.00
Filtres en pierres non polies, et en charbon comprimé.....	.05
Filtres Pasteur et autres.....	.05
Fruits frais.....	.03
Foin et autres fourrages, non dénommés.....	.01
Fer forgé, en barres, laminé, et fer d'un pouce carré.....	.01
Water closets de tout genre sans tuyaux .....	.10
Livres brochés.....	.05
Briques réfractaires pour fournaies.....	.01
Locomotives, wagons, et matériel de chemins de fer .....	.02
Saindoux .....	.05
Modèles et échantillons de dessin, de calligraphie et de broderie.....	.10
Papier non collé pour imprimerie .....	.05
Paratonnerres .....	.02
Pétrole brut .....	.01
Pierres naturelles de tout genre pour constructions industrielles, non dénommées.....	.01
Pierres précieuses et perles, non montées	1.50
Pierres de moulins.....	.01
Ardoises ou leur imitation pour écoles.....	.05
Ardoises pour toitures .....	.01
Plantes vivantes .....	.01
Presses à imprimer et à lithographier.....	.02
Ilerses et râteaux.....	.12
Portraits non encadrés, de personnes résidant dans le pays.....	1.00
Sacs vides ordinaires, en jute, en chanvre et en sisal pour l'exportation des fruits .....	.02
Sauce japonaise (soy).....	.15
Suif brut et fondu.....	.01
Tuiles en argile, en verre et en bois .....	.02
Thermomètres.....	1.00
Encre d'imprimerie .....	.05
Caractères typographiques.....	.05
Verre plane de toute couleur et dimension .....	.03

MEXIQUE.

MANUFACTURE DU SUCRE.

M. R. H. VANNAH, de la Nouvelle Orléans, Louisiane, qui s'occupe de la cultivation de la canne à sucre et de sa manufacture sur une grande échelle, vient de passer plusieurs mois au Mexique, pour y étudier les conditions et les occasions favorables au développement de cette industrie, dans ce pays.

Le résultat de ses observations lui fait croire qu'une installation moderne de première classe, avec une capacité de couper et de fabriquer entre cinquante et soixante-quinze tonnes de canne à sucre par saison, peut être établie au Mexique, pour \$100,000, monnaie américaine. Quant au sujet de la production, M. VAN-

NAH pense que cinquante tonnes de cannes par acre, peuvent facilement être obtenues. Avec des machines et des procédés perfectionnés, une tonne de cannes, donnera en moyenne, cent quatre-vingts livres de sucre. Il évalue le maximum des frais de culture, de récolte, de nettoyage et de livraison au moulin, à trois dollars par tonne.

Ci-après, nous donnons l'évaluation de M. VANNAH des dépenses mensuelles pour la manufacture du sucre provenant de 1,000 acres de cannes; les journées étant de vingt-quatre heures chacune.

Hangars pour la canne, deux relais de quatre hommes chacun.....	\$144.00
Moulin, deux relais de deux hommes chacun, pour écraser 500 tonnes de cannes par jour.....	72.00
Fours à bagasse, deux hommes.....	36.00
Chaudières, deux hommes.....	36.00
Un ingénieur en chef et deux aides.....	720.00
Pour la clarification, deux relais de deux hommes chacun.....	72.00
Machine à double effet, deux hommes.....	36.00
Prépareur de sucre, à 50 cents les 1,000 livres de sucre et 500 tonnes de cannes traitées par jour, à raison de 180 livres par tonne.....	1,375.00
Deux aides au préparateur de sucre.....	100.00
Presses pour filtrer, deux relais de deux hommes chacun.....	72.00
Chauffeurs, deux relais de deux hommes chacun.....	72.00
Machine centrifuge, quatre hommes à \$50 par mois chacun.....	200.00
Deux aides à \$40 par mois chacun.....	80.00
Chargeurs, deux relais de quatre hommes chacun.....	144.00
Peseurs de sucre, deux hommes à \$30 par mois chacun.....	60.00
Peseurs de cannes, deux hommes à \$30 par mois chacun.....	60.00
Lumière électrique, un homme.....	30.00
Teneur de livres.....	125.00
Second teneur de livres.....	50.00
Chefs d'escouade d'ouvriers,.....	80.00
Nourriture et logement de quinze employés, à raison de \$22.50 chacun.....	337.50
Chef cuisinier par mois.....	60.00
Deux aides.....	60.00
Combustibles, pétrole, dépenses éventuelles, etc., par mois.....	550.00
27,000 barils par mois à 75 cents chacun.....	20,250.00
Total.....	24,863.50

L'estimation ci-dessus est en monnaie courante Mexicaine.

La saison pour la fabrication du sucre dure environ trois mois, ou pour être plus précis, cent jours; ce qui donnerait un total de dépenses de \$83,018.34 pour la récolte, auquel il faut ajouter le coût de la cultivation et de la livraison au moulin, calculé par M. VANNAH à \$150,000; donnant \$233,018.34 comme montant de tous les frais d'une récolte produite par 1,000 acres.

D'après l'évaluation de M. VANNAH, le rendement des 1,000 acres ci-dessus mentionnés, serait de 9,000,000 de livres, et au prix

minimum de six cents la livre, donnerait \$540,000, ou un profit net de \$306,981.66, montrant le bénéfice énorme que rapporterait la production du sucre au Mexique. Il calcule, en outre, qu'on réaliserait environ \$60,000 par an de la vente de l'aguardiente. M. VANNAH évalue le coût total de la cultivation, de la main d'œuvre et de l'emballage du sucre à à peu près, .02½ la livre, en argent mexicain.

EXTRAITS DU MESSAGE PRÉSIDENTIEL.

Le Congrès Mexicain s'est réuni en séance régulière le 16 septembre.

Après les formalités préliminaires incidentes à l'occasion, le Président DIAZ a délivré son message adressé aux députés et aux sénateurs.

Le Président a fait référence, en termes congratulatoires, au maintien des relations de paix entre son pays et toutes les autres nations et à l'état de la tranquillité nationale qui existe dans toute la République. Le traité réglant la question de limites avec le Honduras britannique a été formellement ratifié et promulgué. La consommation du traité déterminant les limites de la frontière avec le Guatémala, n'attend que la décision de l'arbitre sur quelques menus détails.

Au sujet des travaux publics, le message informe que l'entreprise colossale du dessèchement de la Vallée du Mexique, commencée il y a plusieurs années, est presque terminée, assurant ainsi à la Capitale et aux environs, un système moderne et élaboré d'égoux.

Les travaux du port à Vera Cruz qui donneront à cette ville un port bien protégé et profond, se poursuivent avec l'énergie la plus satisfaisante. Les travaux et les édifices publics sont en voie de construction à Tampico et dans les autres ports.

Depuis le mois d'avril 1897, 388 kilomètres de chemin de fer ont été construits, s'élevant à 11,890 kilomètres (7,384 milles), la longueur totale du système ferré de la République. Le nombre de titres miniers émis depuis le mois d'avril était de 1,619, comprenant 7,287 placements d'un hectare (2½ acres) chacun. La vente des terres publiques s'est élevée à 738,000 hectares rapportant \$135,545. Grâce aux pluies abondantes, dans les régions

agricoles, on rapporte que la condition des récoltes est excellente. Les revenus pour l'exercice 1896-97 se sont élevés à \$51,500,000, soit une augmentation de \$1,000,000 sur l'année précédente.

NICARAGUA.

PRIMES ACCORDÉES POUR LA CULTURE DU CAFÉ, DU CACAO, DU CAOUTCHOUC, ETC., SUR LES TERRES PUBLIQUES.

Ce Bureau a reçu de M. M. J. CLANCY, agent consulaire des États-Unis, à Bluefields, la traduction d'un récent décret offrant au Département de Zelaya, les mêmes conditions relatives à la culture des principaux produits, que celles qui ont été offertes jusqu'à présent, aux autres Départements de la République.

La prime ou récompense, est établie pour une période de cinq années, et dont les termes sont comme suit :

Pour chaque hectare (2,471 acres) de pâturage—	
Dans les terres boisées mais défrichées	\$3
Dans les terres déboisées	2
Pour chaque hectare planté—	
De pommes de terre.....	2
De maïs	2
De haricots.....	2
De riz	3
De tabac.....	3
De canne à sucre.....	4
De blé.....	3

En transmettant ce décret, M. CLANCY donne l'explication suivante de l'expression "pâturage déboisé." Tout terrain, au Nicaragua, n'est qu'une vaste forêt, excepté une "savanne," que l'on rencontre quelquefois. Quand le terrain est déboisé pour en faire un pâturage, on ne garde que les arbres nécessaires pour abriter les animaux, c'est ce qui est connu sous le nom de "pâturage déboisé."

Le but de ce décret est d'encourager une colonisation désirable venant de tous les pays.

SANTO DOMINGO.

UN NOUVEAU CHEMIN DE FER.

Le 19 août dernier, une nouvelle ligne entre Puerto Plata et la côte nord de Santo Domingo et Santiago, dans l'intérieur, a été formellement inaugurée par le Président de la République. Cette ligne a un parcours de 45 milles, et passe à travers la vallée fertile de Santiago, qui embrasse un pays riche en terrains propres à la culture du café et du cacao. Bien que peu importante, si on la compare aux grands chemins de fer des États-Unis, cette ligne est loin d'être insignifiante pour ce pays, car sa construction a demandé des années, et malgré son peu de longueur, elle traverse deux chaînes de montagnes.

Un ingénieur américain en a dirigé les travaux dans lesquels sont intéressés des capitaux européens et américains. Les matériaux employés sont venus principalement d'Europe, mais les ponts et une partie du matériel roulant ont été importés des États-Unis. Une compagnie américaine, sous la raison sociale de "San Domingo Improvement Company," exploite cette ligne qui, d'après ce qu'écrit M. GRIMKE, Consul des États-Unis, est très bien équipée à tous égards. On propose d'avoir trois trains par jour entre Puerto Plata et Santiago, afin d'ouvrir un débouché pour les produits de la vallée de Santiago, en la reliant à un port de mer. Les principaux articles placés ainsi dans des conditions favorables d'exportation sont : le café, le cacao, le tabac, la cire, les peaux, le gaïac, l'acajou, le bois de satin, le campèche, etc.

URUGUAY.

LE PRÉSIDENT CUESTAS.

M. JUAN LINDOLFO CUESTAS qui, en conséquence de la mort prématurée du Président IDIARTE BORDA, a été élevé à la présidence de l'Uruguay, est né à Paysandu, en juillet 1835, de parents argentins. Pendant bien des années, il a été dans la vie publique et a occupé plusieurs positions de grande importance et de

responsabilité dans son pays. Son accession à cette haute dignité a reçu l'approbation universelle de la presse et des hommes éminents du Paraguay.

NOUVEAU MINISTÈRE.

Le ministère actuel de la République de l'Uruguay, est comme suit :

Ministre de l'Intérieur, M. EDUARDO MAC EACHIEN.

Ministre des Finances, M. JUAN CAMPISTEGUI.

Ministre du Fomento, M. JACOBO VARELA.

Ministre de la Guerre et de la Marine, le Lieut.-Général L. E. PEREZ.

Ministre des Affaires Etrangères, M. le Dr. MARIANO DERREIRA.

COMMERCE AVEC LES ÉTATS-UNIS.

M. MURGUIONDO, consul général, a fourni à ce Bureau les Statistiques suivantes relatives au commerce entre l'Uruguay et les États-Unis, pendant les premiers six mois de l'année courante, comparé à celui de la même période en 1896.

Année	Exportations.	Importations.
1896.....	\$725,854. 71	\$1,034,737
1897.....	529,018. 24	3,611,263

Ces chiffres montrent une diminution de \$196,836.47 pour les exportations de l'année actuelle, et une augmentation de \$2,576,476 pour les importations pendant la même année.

Les exportations de New York accusent une diminution de \$266,189, celles des ports le plus au sud et à l'est se maintiennent.

Les importations sont réparties comme suit :

New York	\$3,428,219
Philadelphie	20,707
Boston	150,923
Baltimore.....	11,414

COMMERCE EXTÉRIEUR.

D'après des données officielles l'ensemble des importations et des exportations de l'Uruguay, pendant le premier semestre de 1897, se décompose de la manière suivante :

IMPORTATIONS.

Premier trimestre.....	\$5,066,953.98
Second trimestre.....	4,204,246.30
Total.....	9,271,205.28

EXPORTATIONS.

Premier trimestre.....	\$9,038,232.94
Second trimestre.....	8,489,711.19
Total.....	17,527,944.13

VÉNÉZUÉLA.

ANALYSES CHIMIQUES AUXQUELLES DOIVENT ÊTRE SOUMIS
LE SAINDOUX ET LE BEURRE.

En conséquence des impuretés et des substances délétères qui, après examen, ont été trouvées dans le saindoux et dans le beurre américains importés au Vénézuéla, le Gouvernement a jugé nécessaire de soumettre toutes les importations de ce genre, à leur arrivée en douane, à une analyse chimique pour constater leur pureté.

Le rapport suivant, fait par le Directeur du Laboratoire National, indique les analyses chimiques que ces produits doivent subir avant d'être considérés comme étant purs, selon la loi du tarif vénézuélien.

1°. L'absorption d'iode (essai de Hübl) comparée au total des graisses acides: depuis 52 pour cent jusqu'à 69 pour cent, ou plutôt comparée à la matière neutre, pour laquelle il suffira de multiplier les premiers chiffres par 0.955.

2°. L'essai de la saponification (Köttstorfer) en milligrammes de potasse (KOH): depuis 190.7 jusqu'à 205.7, ou l'équivalent: depuis 294.14 jusqu'à 272.64.

3°. Essai de Reichert-Meissl-Wolny (R. M. W.): depuis 0.4 jusqu'à 0.6.

4°. Point trouble depuis 24.1° jusqu'à 28.7°.

5°. Réaction de Becchi-Millian et réaction de Welmans: négatives.

6°. Saponification sulphurique (essai de Maumené):

Absolue: depuis 25.01° jusqu'à 33.02°.

Relative: depuis 69.8° jusqu'à 93°.

7°. Saturation d'un gramme de graisses acides en centimètres cubes de soude normale (NaOH): depuis 3.58 jusqu'à 3.68.

8°. Point de fusion des graisses acides: depuis 37.5° jusqu'à 45.8°.

- 9°. Point de solidification des précédents: depuis 37.5° jusqu'à 48.8°.
 10. Point de fusion de la matière neutre: depuis 28° jusqu'à 35.6°.
 11°. Point de solidification de la précitée: depuis 24° jusqu'à 32.6°.
 12°. Vapeurs nitreuses (Carlltet): masse solide.
 13°. Densité jusqu'à +75° prise avec la balance de Mohr: depuis 0.913 jusqu'à 0.916.

Pour le beurre, les réactions sont:

- 1°. Essai de Köttstorfer: en milligrammes de potasse (KOH): depuis 220 jusqu'à 243.9 ou l'équivalent: depuis 255 jusqu'à 230.
 2°. Essai de R. M. W.: de 26 à 32.
 3°. Essai de Hübl: de 26 à 35.5.
 4°. Essai de Hehner: de 85 à 89.
 5°. Point de solidification des graisses acides: de 38° à 40°.

Par une loi récente du Congrès vénézuélien, tous mélanges de saindoux et d'oléomargarine faisant autrefois partie de la classe 3 avec le saindoux pur, ont été mis dans la classe 4 du tarif; le saindoux pur est retenu dans la classe 3. Les droits appliqués à la classe 3, selon le tarif, sont de 23 centimes par kilogramme, tandis que ceux de la classe 4 sont de 75 centimes.

COMMERCE DE LA CIRCONSCRIPTION CONSULAIRE DE CARACAS POUR L'ANNÉE 1896.

[Extraits d'un rapport officiel.]

MACHINES.

Il existe peu de manufactures dans le pays, et la demande de machines se borne à celles nécessaires à l'exploitation des mines ou au matériel de chemins de fer. Les autres articles, tels que les machines agricoles, sont obtenus des Etats-Unis plus rapidement et à meilleur marché.

MINES.

L'exploitation d'une mine d'or, avec son matériel, vient d'être établie récemment sous la direction d'ingénieurs anglais. Le capital se souscrit actuellement à Londres et à Paris. La Compagnie porte le nom de "Compagnie de la mine d'or de Guarico, Limitée," du nom du district où cette mine est située.

CHEMINS DE FER.

Le Gouvernement s'est acquitté de ses obligations envers les différentes compagnies pour la garantie des sept pour cent du capital, en émettant des bons de la nouvelle dette de 50,000,000 de bolivars, portant un intérêt de 5 pour cent par an. En outre, il a acheté le matériel, les quais, les entrepôts, la ligne et les mines de charbon de Narical appartenant à la compagnie de Guanta, Limitée, pour la somme de 1,500,000 francs payés avec les bons de ladite dette.

IMPORTATIONS.

La valeur des importations reçues à Puerto Cabello a été comme suit :

Pays de provenance.	Valeur.		
	£	s.	d.
Angleterre	190,583	15	0
Allemagne	137,470	3	0
États-Unis d'Amérique.....	132,360	17	0
France.....	99,190	1	0
Espagne.....	37,608	3	0
Hollande.....	17,702	3	0
Belgique.....	15,758	0	0
Italie.....	9,726	8	0
Colombie.....	4,063	4	0
Total	635,462	14	0
Contre, en 1895.....	736,869	2	7

EXPORTATIONS.

Les Exportations de ce Port s'élevent à :

Articles.	Quantité.	
	1896.	1895.
	Kilos.	Kilos.
Café	15,357,400	14,225,307
Cacao	376,444	308,287
Cuir	483,275	814,442
Peaux	47,182	85,839
Quinine	7,192	14,008

MARACAIBO.

L'année 1896 n'a pas été généralement aussi prospère que celle de 1895, en conséquence de l'augmentation croissante de la concurrence et du bas prix du café; il y a comme un surcroît de transactions commerciales et un trop grand encombrement de marchandises sur le marché, bien que d'un autre côté, de grands progrès ont été faits dans les facilités des moyens de transport.

CHEMINS DE FER.

Le chemin de fer de la Ceiba a été construit jusqu'à Motatan, ouvrant ainsi les riches districts caféiers de Trujillo, Bocono, et Merida. Les mules qu'on employait autrefois pour transporter le café des plantations situées sur les hauteurs jusqu'à Sabana de Mendoza, sont aujourd'hui obligées de chercher du fret dans des parties plus éloignées, car le chemin de fer diminue déjà les distances considérablement.

Celui de Tachira est en opération depuis En ontrados jusqu'à La Fria. Cette ligne ne deviendra importante que lorsqu'elle atteindra Uraca situé au pied des montagnes; elle sera alors en prompt communication avec le district de Tachira et l'État de Santander (République de la Colombie), empêchant ainsi les retards

pendant le trajet sur la rivière Zulia à l'épave des sécheresses, et réglera de cette manière de grandes transactions commerciales avec les ports tributaires importants, jusqu'à Maracaibo. La voie jusqu'à Uraca sera bientôt terminée, car les travaux sont si avancés qu'il ne reste qu'à poser les rails, qui sont attendus sous peu.

LA VILLE DE MARACAIBO.

Maracaibo s'étend de plus en plus; les villages le long du lac sont incorporés et sont pourvus de téléphones, de lumière électrique et de tramways.

Un môle large et solide est terminé, ainsi que le quai, pour les vapeurs callant 11½ pieds, qui ne peuvent pas arriver jusqu'à Macaraibo en conséquence de la barre, ce qui évite les moyens coûteux et dangereux employés autrefois pour embarquer et décharger les produits et les marchandises; opérations qui se font maintenant sur le nouveau quai, d'où ils vont directement à la nouvelle douane, qui sera un bâtiment spacieux et bien installé, et qui est en voie de construction par une compagnie nommée "Compañía de los Muelles de Maracaibo," d'après un contrat fait avec le Gouvernement. Après un certain temps, dans environ vingt ans, à partir d'aujourd'hui, le quai et les bâtiments appartiendront au Gouvernement Vénézuélien.

La correspondance d'Europe pour Maracaibo devrait toujours être adressée via New York et de là, par la ligne D rouge, car autrement les lettres resteront en route trente jours et plus, au lieu de dix-huit par la voie ci-dessus indiquée.

En 1896, il n'y a eu dans ce port qu'un seul navire flottant le pavillon anglais, et peu de vaisseaux européens, car la plupart des marchandises sont expédiées par les vapeurs de la ligne D rouge, donnant un mouvement d'aller et de retour à 65 navires. Il y a eu aussi des voiliers, ainsi que l'on le constatera en consultant le rapport de la navigation, mais ils embarquent généralement du bois et du divi-divi comme fret de retour; et ils sont ordinairement envoyés au port pour recevoir des ordres.

La barre intérieure "Tablazo," a très peu de profondeur; un nouveau chenal a été découvert; toutefois, il ne serait pas prudent pour des navires de charger au-dessus de 11½ pieds anglais, et seulement tant que la barre extérieure le permettra comme à présent.

La navigation du lac devient chaque année plus importante. Des petits vapeurs font connexion avec les chemins de fer de La Ceiba à Matatan, et de Encontrados à La Fria ou Puerto Villamizar, ce dernier endroit est un port Colombien sur la rivière Zulia.

EXPORTATION DU CAFÉ.

L'exportation de ce produit montre une augmentation régulière, au fur et à mesure que les caféiers sont plantés dans l'intérieur.

Année.	Quantité.	Valeur (approximative).
	<i>Tonnes.</i>	
1896.....	23, 212	1, 748, 800
1895.....	22, 951	1, 660, 000

NOUVELLE LOI RELATIVE AUX CHEMINS DE FER.

D'après les termes de la nouvelle loi relative aux chemins de fer au Vénézuéla, le Président est autorisé à faire des contrats pour la construction et l'opération des chemins de fer dans la République. Il peut accorder des concessions ayant une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à l'expiration de laquelle les chemins de fer avec tout le matériel roulant, les bureaux et tous les autres appartenances, reviendront au Gouvernement.

Article 2 autorise le Gouvernement à accorder un droit exclusif pour l'opération et la construction de chemins de fer pendant quarante ans.

La loi réserve au Gouvernement le droit d'acheter, à son choix, les réseaux et leurs équipements après une période de service de vingt-cinq ans, comptée à partir de la date de leur inauguration officielle. Au cas où le Gouvernement désire prendre cette action, l'administration de la compagnie sera avertie de l'intention du Gouvernement d'acheter le réseau dans un délai de six mois, soit par appréciation, payant une prime de vingt pour cent au-dessus de la valeur commerciale de la propriété, soit par le paiement de la valeur représentée par sa provision, plus une addition de dix pour cent, la somme devant être payée au temps du transfert.

Conformément à l'article 4, les réseaux devront se diviser en lignes provisoires et lignes permanentes. Les lignes provisoires auront une largeur de rail à rail de 75 centimètres, et une courbe minimum de 30 mètres. Les lignes permanentes auront une largeur de 1.07 mètres (1 verge, 6 pouces), et un minimum de rayon de courbe de 60 mètres. La rampe de l'une ou l'autre ligne ne dépassera pas 3 pour cent, au moins qu'on emploie un système spécial de construction.

D'après l'article 5, le Gouvernement est autorisé, afin d'encourager la construction de chemins de fer, dont le service public semble en avoir besoin, à contribuer à cette construction par le paiement d'une somme stipulée au fur et à mesure que des sections de vingt kilomètres soient déclarées ouvertes au trafic.

Cette subvention est limitée à 10,000 bolivars, par kilomètre de voie construite sur le terrain plat; à 20,000 bolivars, sur les marécages ou terrains entrecoupés; et à 30,000 bolivars sur le terrain montagneux.

Par l'article 6 l'entrepreneur ou la compagnie de construction, qui entreprend le travail, est obligé de donner une garantie de 50,000 à 100,000 bolivars en or, ou son équivalent en fonds publics vénézuéliens; ladite garantie sera rendue aux parties contractantes après la terminaison des 20 kilomètres de la première section de la ligne. La loi requiert que le travail de construction soit commencé dans un temps stipulé, après l'approbation du contrat, et ce temps ne devra pas dépasser douze mois. Le temps précis pour la terminaison du travail, et pour l'inauguration du réseau au service public, devra aussi être stipulé.

La partie faisant la demande pour la concession, doit présenter au Gouvernement l'arpentage et le tracé général de la ligne, dans les trois mois précédant le commencement du travail, pour les soumettre au Congrès National pour son approbation. Cette période ne sera prolongée qu'au cas d'un délai inévitable. Le taux des charges de frêts et de passagers doit être sujet à l'approbation du Gouvernement national, et exposé à une baisse quand les revenus du réseau dépasseront de 12 pour cent, la valeur du stock du capital. Tout les cas de contention de la part de la compagnie seront soumis aux compromisaires.

L'article 11 établit le droit de condamnation de tous les terrains dont on a besoin pour les gares, les bureaux et les magasins des deux côtés de la ligne, la compagnie payant pour les mêmes. Tout le matériel, toutes les machines, et tous les outils nécessaires à la construction et à l'opération de la ligne et des bâtiments seront admis en franchise sur l'accomplissement des formalités accoutumées. Les nouvelles lignes seront conformes à la voie de celles auxquelles elles se rattachent. La voie la plus étroite qui sera permise doit avoir un mètre de largeur.

Les bureaux généraux de la compagnie devront être établis, soit dans la capitale de la République, soit dans la ville où aboutit la ligne, mais elle devra toujours avoir un représentant autorisé, stationné dans la capitale nationale. Cette stipulation ne l'empêchera pas d'établir des bureaux à l'étranger. Aucun transfert de la propriété ne s'accomplira sans l'approbation du Gouvernement.

MISCELLANÉES COMMERCIALES.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

Province de Buenos Ayres. La superficie livrée à la culture du blé dans la province de Buenos Ayres, est égale à la moitié de celle livrée à la même culture au Royaume-Uni de la Grande-Bretagne. Le développement de cette industrie dans ce qui est appelé "la Reine des Provinces de l'Argentine" a été quelque chose de remarquable. En 1881, 200,000 acres étaient livrés à cette culture, et en 1895 le nombre d'acres s'éleva à 900,000, et depuis ce temps la récolte va toujours en augmentant. En plus du blé, des quantités immenses de maïs sont aussi cultivées, près de 2,000,000 d'acres étant couverts de ce produit. L'industrie de l'élevage de bétail et de moutons est aussi grandiose; en 1895 il y avait 7,205,000 de bœufs, avec 50,000,000 de moutons et 1,080,000 de chevaux.

Impôt sur les Matériaux de Construction. En vertu d'un décret législatif, mis en vigueur, il y a deux ans, tous les bois entrant dans la construction de bâtiments à Limon et à Puntarenas ont été admis en franchise de droits. Le temps spécifié s'étant écoulé le 29 juillet dernier, le Gouvernement s'est rendu compte des grands bénéfices résultant à la République par suite des bas prix des matériaux de construction, et a établi un décret supplémentaire qui, tout en ne pas abolissant entièrement les droits, les rend plus bas qu'auparavant. Les provisions de ce décret, fixent la taxe d'importation sur les planches, les poutres et les solives à cinq pesos par 1,000 pieds carrés de superficie sur un pouce d'épaisseur. Les bois d'ébénisterie et les châssis de portes et de fenêtres, avec ou sans les gonds et les serrures, paieront dix pesos pour chaque mille pieds carrés de superficie sur un pouce d'épaisseur.

BOLIVIE.

Nouveaux Projets de Chemins de Fer. Le Gouvernement bolivien, il y a quelques mois, envoya un corps d'ingénieurs pour déterminer la praticabilité de la construction d'un chemin de fer de Challapata au riche district minéral de Colquechaca. Par suite de cet arpentage, on a trouvé que la ligne aura une longueur de 200 kilomètres, et le coût de la construction est estimé à \$3,000,000 environ. On dit que le Gouvernement prend des mesures actives pour la construction de cette ligne importante à une date très prochaine. Un représentant de la maison de W. R. GRACE & CIE., de New-York, est maintenant en Bolivie en vue de terminer les négociations pour la construction d'une courte ligne entre Desaguado et La Paz.

BRÉSIL.

Le Chemin de Fer Projeté du Madeira au Mamore. On a déjà fait référence plus d'une fois dans le Bulletin aux projets pour la construction d'un chemin de fer autour des rapides du Madeira, et à la grande importance de ces entreprises. On apprend que M. ADOLFO BALLIVIAN a presque terminé les arrangements avec quelques capitalistes anglais pour la continuation de ce travail important. Comme on le sait, cette rivière est un des plus importants affluents de l'Amazone;

sa source s'étendant aux riches forêts vierges de caoutchouc de la Bolivie, qui, pendant ces derniers temps, ont beaucoup attiré l'attention.

Droits de Port à Santos. Dans une communication récente adressée au Département d'État, M. FRANK D. HILL, Consul à Santos, Brésil, écrit que la barque *Virgine*, des Etats-Unis, a été obligée à payer dernièrement des droits de dock de la valeur de \$300, quand elle fit demande de ses papiers de sortie. Cette difficulté et cette dépense inutile sont les conséquences de ce que ses papiers d'enregistrement ne contenaient seulement que la clause pour l'exemption du vaisseau des "droits de quayage." Le Consul HILL donne avis aux maîtres de vaisseaux à destination de Santos, qu'à l'avenir, ils fassent inscrire dans les papiers d'enregistrement la clause "libre de droits de quayage et de dock."

Caractères d'Imprimerie de Fabrication Américaine dans l'Amérique du Sud.

Les imprimeurs brésiliens, qui ont de l'expérience, conviennent que la qualité des caractères américains est supérieure à celle des fabriques d'autre part; et qu'à moins d'un petit défaut, qu'on pourrait facilement corriger, ils seraient d'un usage plus général. Les caractères américains ne correspondent pas en pointage à ceux des autres pays, ayant une longueur d'environ un demi point de plus que ces derniers, et une petite augmentation dans la hauteur de chaque lettre. On ne peut s'en servir avec les caractères des autres langues, qui sont tous pareils à cet égard. Le vice-consul BERG, qui transmet cette information au Département d'État, suggère que les fondeurs de caractères aux Etats-Unis soient préparés à fournir les caractères pour toutes les langues, y compris les lettres accentuées et les diverses particularités alphabétiques de chacune.

COLOMBIE.

Suspension du Droit d'Exportation sur le Café.

Le droit d'exportation sur le café a été suspendu par un décret officiel, promulgué par le Président CARO, le 1^{er} août 1897. Cette taxe, qui était de \$1.60 pour chaque 50 kilogrammes (110.23 livres), a été en vigueur pendant plus de deux ans et fut imposée sur tout le café exporté de la Colombie ou consommé dans le pays.

Nouvelle Ligne de Bateaux à Vapeur.

Le Consul SMYTHE annonce l'arrivée à Cartagène du premier bateau à vapeur, représentant la nouvelle ligne qui lie ce port avec Mobile, Alabama. Ces vaisseaux, qui partiront toutes les deux semaines, transporteront des cargaisons de pin picéa et d'autres frêts de Mobile, et retourneront avec des bananes de Cartagène et de Bocas del Toro.

Cette ligne, qui est conduite par la Snyder Banana Company, fournira, si elle réussit et devient permanente, d'excellentes facilités postales entre Cartagène et les Etats-Unis.

CHILE.

L'Industrie de l'Acier et du Fer.

En vue de développer d'avantage les industries manufacturières du pays, le Gouvernement propose de mettre de côté \$500,000 pour l'encouragement des entreprises métallurgiques. Une prime de \$120,000 de la sus-dite somme sera appropriée à un syndicat américain pour l'établissement d'une fonderie de fer; et le reste sera distribué d'une manière semblable à mesure que des opportunités favorables se présenteront. L'exis-

tence au Chili, de minéral de fer d'une bonne qualité et en quantités abondantes a été prouvée par des investigations officielles.

Le Chemin de Fer Transandin. La commission nommée par le Sénat chilien, pour faire une étude détaillée sur la proposition présentée par des capitalistes anglais pour l'achèvement de la section chilienne du chemin de fer transandin de Tinguiririca à Villa Hermosa, du côté argentin des Andes, a fini son rapport. On trouve que le capital du syndicat est de £1,600,000, soit le double de la somme qu'on estime nécessaire pour le travail. On demande du Gouvernement une garantie de quatre pour cent sur £500,000, à être accordée seulement après la terminaison et la mise en opération du réseau entre les points nommés. Avec l'achèvement de ce travail, comprenant une longueur de 80 kilomètres, la dernière section qui met en communication Valparaiso sur la côte du Pacifique, et Buenos Ayres, sur celle de l'Atlantique, sera terminée. C'est l'intention de donner au réseau la même largeur de voie qu'ont les réseaux du système chilien, évitant ainsi le transfert de passagers ou de cargaisons entre les points terminaux. On compte faire le trajet d'océan à océan (1,000 kilomètres environ) par train express, en vingt-neuf heures. Les concessionnaires, croyant à l'action favorable du Gouvernement qui semble assurée, font des arrangements anticipés pour établir sur le long de la ligne jusqu'à l'entrée du tunnel, 1,200 ouvriers avec les ateliers et les domiciles nécessaires.

L'Argent Américain au Chili. Il a été rapporté au Département d'État par le vice-consul GREENE à Autofagasta que les Américains, et les voyageurs en général, serviraient mieux leurs propres intérêts commerciaux en apportant à la côte, des souverains anglais, au lieu de l'or américain. Pour les premiers on gagne toujours un bon prix au change, tandis que la monnaie en or américaine est très peu connue, sauf dans les grands centres commerciaux, tels que Valparaiso, et dans les villes de l'intérieur la vente en est excessivement difficile.

Amélioration du Port de Valparaiso. Le Congrès chilien a en considération un projet d'amélioration du port de Valparaiso. On propose de voter une somme de \$13,000,000 pour l'accomplissement de ce projet; pour le couvrement de cette somme, des bons de 5 pour cent seront émis. Ce plan comprend la construction de brise-lames, de docks, et l'approfondissement du port.

MEXIQUE.

Nouvelle Ligne de Vapeurs. Une compagnie américaine de navigation a inauguré dernièrement une nouvelle ligne de vapeurs entre San Francisco (Californie) et les ports du littoral mexicain du Pacifique. L'itinéraire de cette ligne, partant de San Francisco, comprendra les ports d'Ensenada, de Todos Santos, de San Quintin, de San José del Cabo, de Mazatlan, de San Blas, de Manzanillo, d'Acapulco, de Puerto Angel, de Salina Cruz, de Tonala et de San Benito, et retour. Il y a tout lieu d'espérer que les agriculteurs des États de Sonora, Sinaloa, Colima, Oaxaca et Chiapas contribueront puissamment, par l'exportation de leurs produits au développement du commerce maritime sur les côtes Pacifique.

NICARAGUA.

Augmentation de la Taxe sur les Exportations de l'Or. Le "Diario Oficial," du 5 août, 1897, publie un décret par lequel la taxe sur les exportations d'or, de la République de Nicaragua est augmentée de \$1 or, par once sur les pépites d'or, et de \$2 or par once sur la poudre d'or. Jusqu'ici le droit a été de 80 centavos (35.44 cents en monnaie des Etats-Unis) par once. En conséquence de cet impôt, les syndicats qui contrôlent les industries minières de l'or du Nicaragua de l'est, ont décidé de présenter au Gouvernement une pétition pour rappeler à son attention que leurs opérations ont été commencées, et que leurs machines importantes ont été importées sous des conditions si différentes, que la présente augmentation paralysera en partie, sinon en entier, leurs entreprises, et ils demandent, s'il est possible, une réduction immédiate. Le Consul O'HARA rapporte que, pour l'année terminant le 30 juin 1896, les embarquements d'or se sont élevés à \$137,929.14, monnaie des Etats-Unis; pour l'exercice 1897, ils étaient de \$169,565.55, soit une augmentation de \$31,636.14.

L'Adoption de l'Étalon d'Or par les Commerçants. D'après des nouvelles reçues de M. M. J. CLANCY, les commerçants de Bluefields ont décidé d'exiger de l'or en paiement de leurs marchandises quand elles sont vendues à crédit. Les prix seront faits en argent, mais l'or ou son équivalent sera seul reçu dans les marchés quand des demandes de crédit seront requises.

SANTO DOMINGO.

Extension du Terme de Crédit aux Commerçants. Le Consul GRIMKE écrit de Santo Domingo que la mesure prise par les commerçants américains pour l'extension du terme de crédit aux maisons de commerce dominicaines de deux à quatre mois, au lieu de trois mois, est salutaire. Ce terme est encore plus court que celui accordé par les commerçants européens, dont l'extension du crédit de six à neuf mois est regardée par les connaisseurs du commerce, comme la base de leur succès dans les marchés de l'Amérique du Sud et des Indes Occidentales.

Nouvelle Taxe sur les Recettes Douanières. Le 9 août dernier, une nouvelle taxe de 3 pour cent sur le total des recettes douanières a été perçue; cette taxe sera levée sur tous les droits d'importation et d'exportation du pays.

ÉTATS-UNIS.

Nouveau Marché de Fer. D'après les nouvelles reçues, on voit qu'il y a un grand penchant dans les contrées de l'Amérique Centrale pour l'emploi du fer dans la construction de maisons. Il y a cinq ans, l'emploi de ce matériel était inconnu; aujourd'hui, dans la ville de Guatémala seule, il y a plus de cent maisons construites avec des poutres en fer, et dans la ville de San Salvador ce métal a été adopté comme étant le métal le plus sûr pour résister aux tremblements de terre. Le fer ridé est employé assez souvent pour la toiture. Dans la reconstruction de la ville de Guayaquil, dans la République de l'Équateur, qui fut détruite presque entièrement par le feu, il y a un peu plus d'un an, les bâtiments en bois ont été presque entièrement remplacés par des maisons construites en entier ou en partie, en fer. Les manufacturiers américains trouveront à leur intérêt d'examiner de près ce marché pour la vente du produit de leurs fonderies.

