

China del Norte compensa la relativa escasez de ríos navegables. Los viajeros están unánimes en ponderar aquella obra gigantesca, á la cual contribuyeron los mejores soberanos de la China; pero sus alabanzas son menos hiperbólicas que las de los antiguos, cuyo entusiasmo no tenía límites. Ritter decía de él que era el sistema de canalización más colosal del mundo antiguo, el único medio que hacía posible los viajes por el Norte, siendo independiente de la navegación marítima y fluvial y enlazando aquella parte del imperio con el Centro y el Sud. Lo describe en estos términos: «Es muy diferente de los sistemas europeos, pues está trazado siguiendo los accidentes del terreno, da frecuentes rodeos, su anchura no es siempre igual, pues ora es de 200 ora de 1.000 pies, y casi nunca tiene agua estancada; unas veces está cavado profundamente en las montañas, otras corre sobre un dique elevado, por encima de lagos y pantanos de inmensa extensión.» Añade que sin este canal la China del Norte, á consecuencia de la pobreza de su terreno, de la difícil navegación por mar y de los piratas, apenas tendrían los víveres indispensables. Es sabido que el canal imperial está alimentado por el río Weiho. Más hacia el Norte el canal fué llevado por el cauce del Weiho, por el cual circulan sus aguas con una corriente bastante fuerte hasta Tientsin. Pero á consecuencia de la destrucción de un dique las aguas del río corrieron al mar, de manera que el canal imperial no recibe por el Norte más que una pequeña cantidad de este impetuoso torrente. En el verano parece todavía navegable hasta Tientsin; sin embargo el comercio de esta plaza con las capitales del Sud y del Centro ha elegido con preferencia la vía marítima. En el mes de junio, sin embargo, se llena entre Lintsing y Tientsin, y entonces circulan por él gran número de pequeñas embarcaciones del Sud. Según Dennys, hoy día es importante tan sólo el tráfico de sal en el canal imperial.

Por lo que respecta á las obras públicas en general, Hubner dice: «Si el emperador no da disposiciones enérgicas y activas, si no cumple con su obligación, toda la nación padece. Pekín es una evidente prueba de ello. Sus calles se han convertido en fosos; los templos están llenos de polvo y de basura; los edificios públicos y los canales fuera de la ciudad se deterioran; y los caminos en tiempo de lluvia parecen ríos ó pantanos impracticables.» Williamson se maravilló al ver un hombre, uno tan sólo, recomponiendo en un camino en el exterior de la gran muralla, pues, en su largo viaje por la China nunca había visto cosa semejante. Esto se refiere únicamente á los caminos y á los canales, vías del tráfico. En cambio los sistemas de canalización en el Centro, provechosos para el riego y el transporte, se encuentran siempre en buenas condiciones. En el Norte, donde por el limitado número de ríos navegables y canales tienen suma importancia los caminos para el comercio, están éstos aun más descuidados que en el Sud; Obst y Unterberger no han alabado más que la acertada posición de los caminos en las montañas; pero todos encuentran mucho que desaprobar en la mala conservación de los caminos. De nada sirven los esfuerzos filantrópicos de los particulares para construir puentes y carreteras, ni la medida judicial de condenar á los deudores á componer algún trecho de camino pagando los gastos. Cuenta Williamson que en Kuaga una viuda estableció, con un gasto de 37.000 pesetas, un nuevo camino en un punto escabroso de las colinas. El camino montuoso por la garganta ó puerto de Kukwan, anteriormente empedrado, es hoy una vía infernal, en la que hay frecuentes baches de medio metro de diámetro y donde las losas destrozadas forman un verdadero mar de peñascos. Según Nevins, en los distritos donde hay canales

la mayoría de los caminos para viandantes está empedrada, y en largos trechos no se conocen más vehículos de transporte que los botes. En los distritos del te son frecuentes los caminos que van de uno á otro río y muy animados por el tránsito de los mozos que llevan el te de primera y segunda clase. Las atalayas, colocadas en los caminos á iguales distancias, están casi todas derruidas: ya no existen los telégrafos ópticos que transmitían señales con humaredas de estiércol de lobo. Los puentes, como queda dicho, han sido arrastrados en la ruina general, lo que es tanto más sensible cuanto que en parte eran construcciones magníficas. Las barcas, que los reemplazan, no son tan seguras como lo eran en otros tiempos en que había una administración mejor ordenada. Williamson refiere que no pudo valerse de un bote porque estaba embargado; llevaba el equipaje de un mandarín y lo dejó caer al agua, y no podía servir hasta que se acabase el proceso. Los precios de pasaje son insignificantes: para un pasajero, en los canales del centro, 4 céntimos de peseta por kilómetro.

La navegación fluvial ocupa millares de hombres. Cooper, hablando de una corriente más arriba de Itschang, dice que un barco de 80 toneladas fué arrastrado por ella y se necesitaron 100 hombres para salvarlo. Los llamados *hombres de agua* tienen, en tales ocasiones, la tarea de soltar las maromas de las peñas; son excelentes nadadores y buzos. Pasan la vida en los botes, en los que habita también su familia, y son muy diestros en navegar por corrientes que no podrían dominar los pilotos de los vapores europeos. Las balsas de Honán, que llenan el Yan-tse-Kiang, en verano parecen aldeas flotantes, pues en ellas se ven cerdos, perros, aves de corral, mujeres, niños en gran número y hasta veinte cabañas. Emplean seis meses en recorrer menos de 1.000 kilómetros hasta Hankeon, donde se deshacen y vuélvense á rehacer para ir á Chinkiang y otras plazas marítimas. Reclútase esta población acuática en otra menos anfibia que más allá de Hankeon corta juncos durante seis meses del año y cultiva la tierra, pasando los otros seis en los botes y pescando. La pesca también ocupa millares de hombres.

La red de canales chinos ha atraído casi por completo á los ríos, probablemente por causas políticas, el tráfico marítimo entre el Sur y el Norte, y contribuido á entibiar el deseo de navegar entre los mismos habitantes de la costa. El mismo efecto ha tenido la destrucción de los piratas entre Shangai y Futchén. Mientras en los verdaderos negocios ganan terreno los chinos, los armadores europeos explotan con buen éxito la navegación en los mares de la China. En el país se construyen muy bien los barcos para navegar por los ríos y canales, pero no sucede lo mismo con los destinados á la navegación marítima. Los juncos chinos en su mayoría son barcos pesados y de marcha dificultosa, muy altos de popa y proa, cuadrados, con tres palos, divididos en muchos compartimientos y de cabida de algunos millares de toneladas. Las velas son esteras, y la mayor, como el timón, de tamaño demasiado grande. Conócese la brújula, pero no las observaciones náuticas, por lo cual sólo es posible la navegación de cabotaje, y la obligación del piloto consiste en dirigir el rumbo hacia los cabos ó en línea recta á un punto determinado. Al capitán se le pudiera dar más propiamente el nombre de sobrecargo, pues tiene bajo su custodia el cargamento, vende, compra, etc. Casi no se ocupa de la maniobra, siendo el piloto quien se encarga de la navegación y el que durante todo el viaje observa las costas y los cabos; á veces vela también de noche, para dormirse de día de pie. Sigue luego el primer marinero, el cual dirige la maniobra, y dos dependien-

tes de comercio, el uno lleva la contabilidad y el otro cuida del cargamento; después hay un comprador para el abastecimiento de víveres y un sacerdote que cuida de los ídolos, y cada mañana quema incienso y papel de oro y plata. Los marinos están clasificados en primera y segunda categoría. La primera se compone de hombres experimentados; la segunda de novicios, los cuales no tienen camarote. Sin embargo, aunque sirvan á veces de poco, gritan y mandan como los demás; no hay disciplina, ni limpieza, ni miramientos recíprocos. No es una tripulación á la europea, sino una multitud de fugitivos y mendigos, y cada cual piensa en primer término en la probable ganancia, pues todos tienen parte en el cargamento y se embarcan para comerciar, aunque sea con una insignificante cantidad. Son frecuentes las revueltas; en los peligros pierden el valor y el juicio. Los naufragios totales son frecuentes. Parece imposible que á pesar de la importancia que tiene la navegación china no se haya introducido mejor organización en ella. Los juncos hacen el viaje desde Amoy á Sumatra en tres ó cuatro semanas, á Singapure en 18 ó 20 días, aunque alguna vez la travesía entre estos puntos dura 60 días. Cuando se considera la importancia que el comercio marítimo chino tenía en tiempos de Marco Polo no se puede menos de maravillarse de que la marina de aquel imperio no haya hecho el mayor progreso en el material, y probablemente tampoco en el número y tamaño de sus barcos. Los dos ojos pintados en la proa, que recuerdan los ojos de la barca de los muertos de Osiris, son una necesidad, lo propio que las imágenes de la diosa de la navegación, llamada también Reina del cielo. Cada buque tiene una imagen de esta diosa. Lo más importante para los chinos son las comodidades; la rapidez y la seguridad se relegan en segundo término. Esto se refiere más especialmente á las embarcaciones de río, en las que muchas familias chinas pasan su vida. Los camarotes son muy elegantes; en ellos se ven señoras vestidas con mucho lujo y con el rostro lleno de colorete que fuman, juegan con los niños ó andan de arriba abajo sin hacer nada. De noche hay iluminaciones, fuegos artificiales, música vocal é instrumental.

El medio de viajar más usado por tierra es el coche, tirado por mulas, que andan de 45 á 65 kilómetros por día. El coche es de dos ruedas, tiene el eje de madera, carece de muelles, el asiento del viajero es una especie de baul, mientras que el cocherito tiene por pescante una sencilla tabla. En semejante vehículo no es posible sentarse sino á la manera china, es decir, con las piernas cruzadas debajo del cuerpo; cualquier otra posición es punto menos que imposible; de suerte que viajar en tales coches por caminos desiguales y llenos de guijarros es un verdadero tormento. Los pobres se sirven de carretones de una sola rueda con asientos á ambos lados. Una especie de toldo preserva de la lluvia y del sol, de manera que el carretón no parece mal á un viajero poco exigente. Dos hombres ponen en movimiento tan singular vehículo, el uno tirando de él y el otro empujándolo. Los carretones sirven también para transporte de mercancías. Cuando el viento sopla, se añade al carro una vela que facilita el trabajo de los conductores. En los últimos años se ha introducido y generalizado en el Sud el coche de dos ruedas, tirado también por un hombre. En invierno unos trineos pesados reemplazan á los coches; los canales helados ofrecen una vía más fácil para los trineos llamados *topais*, que son de mayor tamaño y más bajos; un conductor los empuja con un palo de hierro puntiagudo. Los cocheritos y conductores en toda la China del Norte y gran parte de la del Sud son mogoles naturalizados, que saben el oficio mejor que los chinos.

En algunos caminos el tráfico es animadísimo, especialmente de comestibles. El coronel Unterberger en su viaje desde Tientsin hasta Tchingiang, hace de ellos la siguiente pintura: «La animación de las carreteras no va en zaga á la que se nota en nuestras mayores capitales. Apenas sale uno de la nube de polvo levantado por una serie de carros atestados de chinos dormilones, encuéntrase otro coche mucho mayor, un ómnibus, lleno de viajeros. Por más incómoda que sea su posición, escuchan con entusiasmo á un individuo que cuenta alguna historia. El cocherito también muestra un vivo interés en la narración y ríe á carcajadas con los demás, guiando perezosamente sus tres animales: en el medio un mulo, á los lados un caballo y un asno. Detrás del ómnibus sigue una larga recua de mulos con cascabeles, pesadamente cargados, y en último término los peatones, que hablan con mucha vivacidad sobre algún negocio, pues los negocios son siempre el asunto preferido de sus conversaciones. De vez en cuando se ve una china llena de afeites, con sus diminutos pies, traje de seda color rosa, peinada primorosamente y adornada con flores artificiales, montada en un jumento ricamente enjaezado, á su lado corre y salta un muchacho, que es el conductor de la cabalgadura.» El chino se considera, tanto en su patria como en el extranjero, esencialmente traficante. A pesar de las notables ventajas del comercio europeo, la gran mayoría de los chinos consume las nueve décimas partes de los productos nacionales. La importación europea-americana sirve más bien á las clases elevadas. ¿Pero el obrero chino, á pesar de su sobriedad, habilidad y perseverancia, podrá sostener mucho tiempo la competencia? Según todas las noticias, el comercio de aquel país adolece del mismo defecto que la agricultura. Los chinos conocen pocas máquinas propias para economizar las fuerzas de los hombres. Su ingenio, su espíritu inventivo, se han encerrado en un círculo de insignificantes adelantos en la mano de obra y en las mezclas. Esto se explica porque el carácter y los hábitos del pueblo facilitan la baratura de los jornales, y para ellos el tiempo no tiene casi ningún valor. Probablemente el mismo Gobierno, como anteriormente en Europa, habrá impedido la introducción de grandes máquinas, por temor de dejar sin trabajo al pueblo, dando por resultado que en la China la industria se encuentra en el mismo punto en que estaba entre nosotros en la Edad media.

El atraso de la industria minera es otra prueba manifiesta de lo dicho. En Europa, antes que esta industria hubiese pasado á la categoría de ciencia, se empleaba con frecuencia la fuerza de las máquinas, y en efecto, en esta clase de trabajo, lleno de peligros y obstáculos, se demuestra la necesidad de ellas. Pero los progresos de la China en este terreno no corresponden á la antigüedad de su civilización y hoy se benefician las minas exactamente como hace mil años. Y sin embargo, el hierro es muy bueno y se prefiere al procedente de Europa. En las mismas proporciones mezquinas se encuentra esta industria en Bangka, Malaca y Borneo, donde los chinos emprenden trabajos mineros. Son los obreros preferidos en California, pero únicamente porque son sobrios y sumamente pacientes en sacar las menores partículas de oro de los mismos escombros, que los indígenas desdeñan por parecerles que el provecho es inferior al trabajo. Jagor dice que no sería fácil para los habitantes de California aventajar á los chinos en laboriosidad y perseverancia. Cierto es que en las industrias que necesitan más actividad de espíritu descuella el europeo, pero en las puramente mecánicas para las cuales se necesita asiduidad perseverante, los chinos merecen la preferencia. En suma, por concepto industrial, y á pesar de

su antigua cultura y del increíble número de su población, la China está muy lejos de haber llegado á su perfección.

En los Estados asiáticos orientales es desconocida la clase de obreros propiamente dicha. La familia, fuerte y numerosa por su unión patriarcal, completada por adopciones, protegida por la ley y la costumbre, forma una organización trabajadora que mantiene los jornales á un nivel muy bajo. En el Japón, los criados tienen tal apego á la familia de sus amos, que llegan á formar parte de ella. Los europeos encuentran allí puesta en práctica la vida patriarcal, que entre nosotros ya no es más que una tradición. Si en China son muy bajos los jornales, en cambio los alimentos son también muy baratos. En las provincias del interior, el operario recibe diez pesetas mensuales sin alimentación, y á veces tan sólo nueve. Los barqueros de los ríos de Setchuán, á quienes Cooper llama los más laboriosos de los hombres, reciben poco alimento y de tres á cuatro reales. Los jornales de las mujeres son, por lo regular, la mitad de los jornales de los hombres. Las mujeres y los niños, en las grandes hilaturas de seda europeas, establecidas en Shangai, ganan de 10 á 60 cénts. según la práctica que tienen. En las ciudades populosas para la preparación de las hojas de té, los niños ganan 15 á 25, los jóvenes 30 á 35 cénts.

La industria artística, en el verdadero sentido de la palabra, no florece tanto en Europa como en el Asia oriental. Basta indicar los trabajos de porcelana y laca. Como productos de la industria artística se pueden mencionar también los tejidos raros y gruesos. La mezcla de colores no tiene igual en Europa. Otras materias favoritas, así en el Japón como en la China, son el *jade* y la piedra nefrítica; cuando son de la mejor clase dicen los chinos que valen cuarenta veces su peso en oro. En esta piedra durísima hacen las más primorosas miniaturas. El esmalte tampoco ha llegado á tanta perfección en Europa: es tan resistente que llega á formar parte del objeto sobre el que se extiende y del cual no se puede arrancar ni con un cuchillo; y tan duro que no hay posibilidad de producir una raya en su brillante superficie. Hay obras de esmalte cuya antigüedad se cuenta por siglos, que parecen nuevas.

La industria china de hoy día no está á la misma altura que la antigua. Nadie alienta como antes, á los artistas, á los inventores, y si bien aumentan las necesidades, no crece relativamente la riqueza. A esto se añade la concurrencia del Occidente. La mayor parte del algodón, se hila y teje en el seno de la familia. Son raros los tejedores de oficio. Los campesinos tejen en el invierno y llevan sus mercancías al mercado en verano. Las telas de seda también se fabrican en el hogar doméstico. Ha disminuído notablemente la exportación de dichas telas que son más fuertes, pero menos bonitas que las europeas. Lo peor es que la manufactura de la seda es la fuente principal de que el Gobierno saca impuestos arbitrarios, cuando escasean los fondos. Elévanse entonces los derechos de tránsito, de manera que un kilo de seda en bruto paga cinco pesetas de impuesto interior.

La industria china se parece á la europea en la concentración de ramos determinados, por más que sean tan diferentes en lo demás. Por ejemplo, la fabricación de cestos está desarrollada en la provincia de Chantung, de donde se exportan sus productos á la América del Norte. Hay puntos en los que se monopoliza la fabricación de ciertos artículos, como la cola en Chihíán; es probable que de allí proceda la mitad de la que se consume en toda la China. También están localizadas las fábricas de vidrio, que diseminan sus productos por todo el imperio. En Manila,

en tiempo de Semper, de 784 zapateros, 633 eran chinos, se ha observado que en todas partes se dedican con preferencia á esta industria, que empiezan á monopolizar también en las capitales de la India oriental.

No se puede negar cierto talento comercial á los chinos. Si en otros terrenos tienen que aprender del europeo, pueden ser sus maestros en cuanto á actividad comercial. Los mercaderes europeos ocupaban excelente posición en China mientras el comercio tenía barreras que no podía pasar la actividad indígena; pero desde que el comercio extranjero por medio de la libre navegación del Yan tse kiang se abrió camino hasta el corazón del país, cayeron los obstáculos que se oponían al tráfico de los indígenas con los extranjeros y á su participación en el comercio. La concurrencia hizo disminuir las pingües ganancias de los comerciantes europeos; los orgullosos *príncipes comerciales* empezaron á temer que la actividad y la astucia de sus despreciados colegas no les dejasen con el tiempo ninguna participación en el comercio chino. Y todo á pesar de la dificultad del tráfico, de la circulación de la moneda, de la contabilidad diferente en cada provincia.

Hay provincias en las cuales todos los habitantes parecen haber nacido comerciantes, que se diseminan por todo el imperio, unidos por los lazos de la patria común, por los de parentesco y por identidad de miras y de ideas, que se encuentran en todas partes, y se ayudan recíprocamente y prosperan. Así los mercaderes de Chensi y Chansi son dueños de una gran parte del comercio chino. Palladius los encuentra en la Mandchuria, donde se distinguen entre los demás chinos por su facilidad en aprender idiomas extranjeros. Casi todo el comercio del opio está en manos de los mercaderes de Cantón, que se dedican también al tráfico del té aunque Cantón ya no sea el mercado de té de la China. En el grande emporio de Hankeon, el comercio del tabaco es exclusivo de los inmigrados de Fukian. La mayoría no tiene familia ni posee grandes bienes en terrenos, y á estas circunstancias se atribuye una parte de la ventaja que llevan á sus concurrentes europeos. Los viajeros se quedan asombrados al ver las innumerables tiendecitas que los chinos saben establecer en cualquier parte. Grandes mercados periódicos impiden la estancación de la actividad comercial.

El chino en todas partes demuestra la misma inclinación. El *batta salvaje* recoge alcanfor, el *dayako* y el *alfure* extraen oro y diamantes, el *sulo* busca las perlas en el mar, el *malayo* busca nidos comestibles de golondrinas, recoge nueces moscadas y clavos de especia, pesca *trepang* y *agar*, el *bugi* como mercader y marino, lleva estas mercancías del uno al otro puerto, el *sumatran* cultiva la pimienta para todo un hemisferio, el *javanés* fabrica elegantes objetos, el chino, en fin, por su inteligencia, sus necesidades y su capital da el impulso á todas esas actividades. Los niños juegan con monedas y números, y tienen conocimiento de los precios de las mercancías. Las malas artes de los mercaderes chinos son el asunto habitual de las conversaciones en todas las calles. Muy oportuno es el pequeño comercio para poblaciones atestadas de habitantes. La moneda fraccionada hasta el extremo fomenta la venta al menudeo. Con 200 sapeques empieza á veces una especulación. En la China no se conoce más que papel moneda y la citada moneda fraccionaria. Las barras de plata en curso llevan un sello y se pesan. Innumerables Bancos fomentan el comercio chino.

En muchas partes del Asia meridional, oriental y del centro, el mercader chino favorece la civilización, á la vez que los intereses de sus compatriotas. Bastián dice: «Los

mercaderes chinos en Siam tenían la ventaja de que en sus tiendas mejor surtidas era posible encontrar objetos de lujo, en los que no había pensado el mercader indígena.» Wallace nos da una idea de la influencia del comerciante chino, y lo describe en los siguientes términos: «El mercader chino de Singapore es generalmente un hombre gordo, de cara redonda, de aire grave y ojos de comerciante. Lleva una túnica blanca y calzones azules ó negros, como el *kuli* más vulgar, pero de mejores telas; es siempre limpio y aseado; su larga trenza, con cintas encarnadas de seda entrelazadas, cuelga hasta el suelo. Tiene una bonita tienda ó un almacén en la ciudad y una buena casa en el campo. Posee un cabriolé y un hermoso caballo. El rico, propietario de diferentes tiendas, presta dinero exigiendo crecidos intereses y buena garantía, es muy puntual en los negocios y se pone cada año más gordo y más rico.» Una prueba de la estimación en que se tienen las virtudes económicas de los chinos la suministra un informe, en el cual el gobernador de Cochinchina respondía á una demanda de un colega suyo en la Nueva Caledonia, acerca de la oportunidad de la introducción de obreros chinos en esta isla: «Los chinos han sido siempre y son todavía muy útiles; son trabajadores sobrios, fuertes, inteligentes y asiduos.»

CAPITULO VI

JAPONESES Y COREANOS.

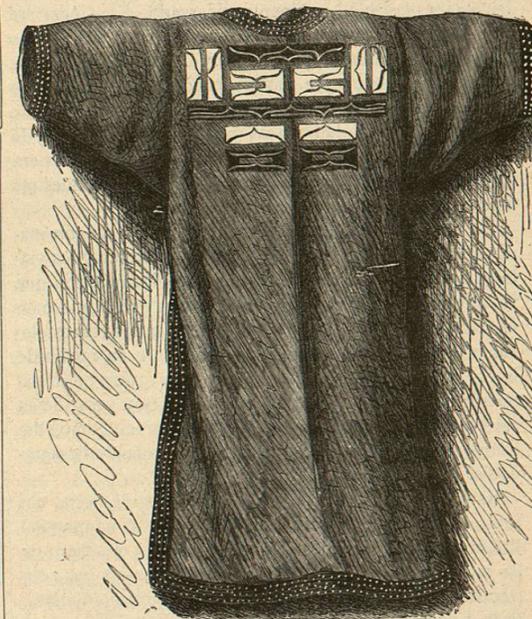
«El antiguo Japón encontró su ideal en China.

REIN

Traje y armas. — Casas y ciudades. — Edificios de madera en el Japón. — Vida económica. — Administración rural. — Florecimiento y decaimiento de las artes. — Tráfico. — Sociedad.

El traje de los japoneses, en sus prendas principales, es igual para todas las clases y edades; en las inferiores hay poca diferencia entre el traje de los hombres y el de las mujeres, y tanto es así, que solo por el peinado se distingue un sexo de otro. En las provincias tampoco hay variedad, á excepción de la exigida por las condiciones climatológicas. La seda, el algodón, el cáñamo constituyen las telas, y el traje general es una especie de caftán largo, abierto por delante, siendo más largo el de las mujeres y rematando con frecuencia en una larga cola acolchada; el cinturón, muy sencillo en los varones, es una tira ó cinta muy ancha para las mujeres, anudada elegantemente detrás y acabando en alas de mariposa. Unos signos especiales simbólicos distinguen á los soldados y á los prisioneros. En lugar de chaleco, los hombres llevan un trozo de paño por delante, que es mucho más largo y ancho en las mujeres, las cuales lo usan en vez de enaguas; finalmente los varones llevan calzones estrechos y medias, pero tan sólo en el invierno ó para preservarse de los insectos ó las sanguijuelas. Este mismo traje es más á propósito para los hombres y produce más favorable impresión que usado por las mujeres, pues estas últimas lo llevan tan estrecho que les impide la libertad de los movimientos. El calzado consiste en sandalias altas de madera y sandalias de paja. Los hombres de Corea se parecen más á los chinos por las chaquetas, las calzas cortas, las capas largas, las medias y los zapatos, distinguiéndose las clases sociales por el color del traje. El pueblo bajo se viste de blanco ó amarillo, los grandes de seda morada. Las clases inferiores no suelen usar sombreros ni gorros; el obrero lleva en la cabeza una sencilla tira azul en muchas dobleces: á veces se ponen esta misma tira de labor preciosa, debajo del sombrero. En

el invierno llevan gorros de pieles. Los sombreros de alas anchas, de bambú trenzado, son muy bonitos y constituyen la parte más original del traje coreano, es decir, del chino antiguo. Para saludar no se quitan el sombrero, lo tocan tan solo con ambas manos como para colocarle mejor. Llevan también unos sombreros con las alas caídas parecidos á canastas; los japoneses lo usan en sus viajes, para resguardarse del sol y de la lluvia, por lo cual se llama *rasa*, es decir, paraguas. Hay también paraguas de papel; los trajes de lluvia de la misma materia son acaso una invención moderna, pero los de paja ó de juncos se usan desde tiempo inmemorial. Las señoras japonesas se pintan la cara y el cuello con una pasta de albayalde y cola; se tiñen los labios de encarnado cuando solteras, y después de casarse ó cuando quieren permanecer célibes, cumplidos ya los



Túnica de alburno de los indios de Bhuij, Katsch (Según Egerton)

20 años, se tiñen los dientes de negro. Isabel Bird habla mucho de la desagradable impresión que producen estos artificios, entre los cuales es notable en las casadas la costumbre de afeitarse las cejas. Dice hablando de las mujeres que se asustan á la vista de los extranjeros ó se echan á reír estúpidamente, y añade: «Cuando estas señoras empezaron á reír mostrando sus dientes ennegrecidos fui yo la que me asusté. Entre las solteras me llamaron la atención muchas caras bonitas, mas por lo general tienen las narices demasiado pequeñas, y las mejillas muy abultadas, ó los labios deformados por una gruesa capa de vivo color encarnado, y aun á veces se los doran.» A pesar de los artificiosos tocados, con agujas y peines de concha y cintas entrelazadas en las trenzas, el aspecto general de las señoras japonesas tiene más de vulgar que de hermoso. Cuando saludan se inclinan profundamente. En Corea las mujeres y los niños llevan la trenza como los chinos: los hombres se hacen un moño sujeto á la parte posterior de la cabeza con una aguja de madera, cobre, plata, oro ó coral, según el rango del que la lleva. Los indígenas de la isla Liukiu se hacen un moño igual sujeto con dos agujas de cobre en forma de cucharas. Usábase en el Japón, como en la China,