

Consulados.

El Brasil sostiene los siguientes consulados, cuyo escaso número revela que la participación directa del país en su comercio es relativamente poco considerable.

Consulados de Brasil.

ALEMANIA: Berlín, C. G.—Francfort del Main, C. G.—Hamburgo, C. G.
 ARGENTINA: Buenos-Aires, C. G.—Rosario, C.
 AUSTRIA-HUNGRÍA: Trieste, C. G.—Viena, C.
 BÉLGICA: Bruselas, C. G.
 BOLIVIA: Cochabamba, La Paz, C.—Santa Cruz, C. G.
 COLOMBIA: Panamá, V. C.
 CHILE: Santiago, Valparaiso, C. G.
 CHINA: Pekín, M. R.
 DINAMARCA: Copenhague, C. G.—Santo Tomás, C.
 ECUADOR: Guayaquil, V. C.
 ESPAÑA: Barcelona, C. G.—Madrid, E. N.—Habana, Manila, C.
 ESTADOS-UNIDOS: Baltimore, C. G.
 FRANCIA: Niza, V. C.—París, C. G.—Argel, Cayena, C. G.
 GRAN-BRETAÑA: Liverpool, C. G.—Londres, C. G.—Canadá, C. G.—Ciudad del Cabo, Gibraltar, Hong-Kong, Malta, Sta. Helena, C.
 HAITI: Puerto-Príncipe, C.
 ITALIA: Génova, C. G.
 MARRUECOS: Tanger, C. G.
 PARAGUAY: Asunción, C.
 PAISES-BAJOS: Amsterdam, C. Rotterdam, C. G.
 PERÚ: Lima, C. G.—Loreto, C. G.
 PORTUGAL: Lisboa, C. G.—Porto, Macao, C.
 RUSIA: Odessa, San Petersburgo, C. G.—Helsingfors, C.
 SUIZA: Ginebra, C. G.
 TURQUÍA: Beirut, C.
 URUGUAY: Montevideo, C. G.
 VENEZUELA: Caracas, C. G.

Comunicaciones.—Rios.

La naturaleza ha dotado al Brasil de una red extensa y magnífica de vías de comunicación en sus numerosos rios, calculándose que el curso navegable del Amazonas y sus tributarios alcanza á 42,350 kilómetros. En el Amazonas solo, los vapores recorren de veinte y tres años á esta parte todo el trecho desde la desembocadura hasta Tabatinga en la frontera del Perú, ó sea 3,828 kilómetros, es decir, más de la mitad del curso total del rio, que en el Perú lleva el nombre de Marañón. El ancho del rio en el punto hasta donde llega el influjo de la marea, es decir, más arriba de Santaren es de 1,910 metros y su profundidad es de 15 metros á la desembocadura del Caqueta y de 24 á la desembocadura del Madera. La navegación en este rio hasta la frontera del Perú está abierta á todas las naciones y una compañía de vapores inglesa obtuvo en 1870 un beneficio de 2 millones de pesetas. Entre los tributarios del Amazonas que tienen líneas de vapores, son los principales: el Surus, con 1,584 kilómetros navegables; el Negro, con 792; el Topajos, con 330; el Tocantins y Araguay con 660. En el Paraná y Paraguay los vapores van desde Montevideo hasta la embocadura

del Cuyabá y luego en éste hasta la ciudad de Cuyabá, que es la capital de la provincia de Matogroso. El Paraná es navegable hasta más allá de la desembocadura del Ingasú, donde las grandiosas cascadas de Guayra interrumpen su curso, pero aun por arriba de estas cataratas el rio es navegable en un trecho de 528 kilómetros como tambien son navegables los más de sus afluentes sucediendo lo mismo con los afluentes brasileños del Paraguay. Tambien hay navegación por medio de vapores desde la desembocadura en el mar hasta gran trecho en el interior (660 kilómetros) en el Itapicuru, Mearim, Pindaré, Parnaiba, Parnaiba do Norte, San Francisco hasta las célebres cataratas de Pablo Alfonso, el Paraguasú, el Belmonte y varios otros. Tambien existen líneas de vapores sin comunicación con el mar como las de los rios Tieté, Piracicaba, Mojiguasú y en el Paraiba, desde Jacarei hasta la estación del ferro-carril de Cachocira. La extensión total de las líneas fluviales de navegación por vapor es de 54,000 kilómetros, pero vá aumentando por la energía con que el Gobierno fomenta desde 1867 la investigación y utilización de los rios todavía inexplorados ó innavegados.

b. Ferro-carriles.

El primer ferro-carril de Rio-Janeiro á Petrópolis fué inaugurado en 1854. En 1867 existian seis líneas de la longitud total de 601 kilómetros. Desde entónces el gobierno ha procedido sistemáticamente tomando por punto de arranque los puertos más importantes para continuar los ferro-carriles indefinidamente hácia los puntos principales de la producción. En 1876 habia 22 líneas con 1,660 kilómetros; á fines de 1879 el número de las líneas habia aumentado hasta 30 con una extensión de 3,058 kilómetros quedando en construcción ó concedidas 13 otras líneas de una longitud proyectada de 7,000 kilómetros. A fines de 1882 habia en explotación 4,864,5 kilómetros y estaban en construcción 2,489 kilómetros. De gran importancia para el país es la construcción de las dos líneas interiores llamadas marginales porque han de correr á lo largo del trecho innavegable, á causa de las cataratas de los dos importantísimos rios Madera y San Francisco. La línea de Madera tendrá 330 kilómetros arrancando en San Antonio y terminando más allá de la catarata de Guajará-mirim, teniendo tal vez más importancia para Bolivia que para el Brasil. La línea de San Francisco que tendrá 104 kilómetros entre Picañas y Jatoba pondrá en comunicación los 1,848 kilómetros del curso superior del rio con su parte inferior de la que la separan las cataratas.

Correos.

Brasil pertenece á la Union postal universal y tenia en 1879, 1,265 administraciones de correos que á fines de 1882 habian aumentado hasta 1,610. Asimismo el número de cartas, etc., ha aumentado considerablemente como demuestran las siguientes cifras que corresponden al movimiento de los siguientes 4 años:

1879	16.180,584	cartas, etc.
1880	22.346,845	» »
1881	31.228,635	» »
1882	35.815,869	» »

A pesar de este aumento los ingresos no cubren todavía los gastos pues estos fueron en 1882 de 1.741,721 milreis mientras que los ingresos no alcanzaron sino 1.513,872 milreis.

Telégrafos.

El número de las estaciones que en 1879 era de 123, habia aumentado en 1882 á 136 y la longitud de las líneas de 6,942 kilómetros á 7,419 con una longitud de alambres de

13,250 kilómetros. El número de telégramas había aumentado más de 3 veces á saber: de 232,022 en 1879, á 739,906 en 1882. Tampoco los telégrafos cubren los gastos que producen siendo éstos en 1882 de 1.632,549 milreis, mientras que los ingresos fueron tan solo de 1.241,770. Un cable submarino va de Pará por Pernambuco, Bahía, Rio-Janeiro, Santos, Santa Catalina, Rio Grande do Sul á la barra do Chuy donde enlaza con el de Montevideo. Con este cable enlaza el europeo en Pernambuco y el Norte-americano en Pará. Red telefónica había á principios de este año solamente en la capital Rio-Janeiro.

Navegación.

Del movimiento de la navegación marítima da una idea el siguiente cuadro:

Movimiento de todos los puertos en los años de 1878-1880.

	1878-1879				1880-1881			
	Entradas.		Salidas.		Entradas.		Salidas.	
	Buques.	Toneladas.	Buques.	Toneladas.	Buques.	Toneladas.	Buques.	Toneladas.
Alto bordo..	3,368	2.414,985	3,087	2.368,554	3,380	2.397,526	2,897	2.046,579
Cabotaje..	5,946	1.829,752	5,745	1.176,006	6,719	1.953,489	6,536	2.178,499
Total..	9,314	4.244,737	8,833	3.544,560	10,099	4.351,015	9,433	4.225,078

El cabotaje está permitido á los buques extranjeros desde 1873 pero, solo entre los puertos que tengan aduanas. El servicio de correos está entregado á una sociedad nacional que recibe una subvención anual de 3.436,000 milreis y abarca toda la costa desde Pará hasta Montevideo. La comunicación de Ultramar se hace por las grandes líneas de vapores atlánticos entre las que hay 3 alemanes (2 de Hamburgo y 1 de Brema), 1 belga (de Amberes), 5 inglesas (de Liverpool y Southampton), 2 francesas (de Burdeos y Marsella), 1 italiana (de Génova), y 2 Norte-americanas. La marina mercante nacional, tenia en 1878, 372 buques de alto bordo y 1,400 de cabotaje.

VI Hacienda.

Desde muchos años los presupuestos arrojan un sobrante que luego, en la cuenta definitiva, se convierte en déficit. El presupuesto del año económico de 1.º de Abril de 1882 á 31 de Marzo de 1883 es el siguiente:

PRESUPUESTOS DE 1882-1883.

Ingresos.

Ingresos ordinarios y extraordinarios..	130.915,400
Depósitos..	2.500,000
Total..	133.415,400

Gastos.

Ministerio Gobernación..	9.777,309
— Gracia y Justicia..	7.278,462
— Estado..	822,706
— Guerra..	14.657,212
— Marina..	11.202,960
— Fomento..	25.502,106
— Hacienda..	60.944,105
Total..	130.185,060

La deuda pública ha ido aumentando continuamente. Segun los datos oficiales, en 1867 era de 186.750,000 milreis; en 1877 se había triplicado importando 701.952,781 milreis y

en 1879 había alcanzado la cifra de 786.116,837 milreis. Despues ha continuado aumentando si bien no en una proporción tan crecida de 42 millones por año. A fines del año económico de 1882 á 1883 el estado de la hacienda del Brasil resulta del siguiente cuadro:

DEUDA PÚBLICA EN 31 DE MARZO DE 1883.

Deuda exterior..	183.355,555
» interior..	407.823,000
» flotante..	
Anterior á 1827..	313,964
Fondo de huérfanos y depósitos..	54.770,503
Bonos del Tesoro..	46.651,500
Papel moneda del Estado..	188.041,087
Total de la deuda..	830.955,614

Activo.

Contribuciones atrasadas..	16.201,799
Deuda de ferro-carriles..	13.082,837
» » la República Argentina..	16.201,799
» » » del Paraguay..	241,566

VII Establecimientos de crédito.

Los bancos más importantes del Brasil son el Banco Nacional, fundado en 1853 para 30 años, con su capital primitivo de 30 millones que más tarde se elevó á 33 millones de milreis. Está establecido en Rio-Janeiro y tiene sucursales en Ouro-proto, San Pablo, Bahía Pernambuco, Pará, Maranhón y Rio Grande do Sul, emitiendo todas billetes especiales que como papel-moneda tienen curso forzoso desde 1864. Por una ley de 1866 está prohibida la emisión de nuevos billetes y se ha impuesto al Banco la obligación de retirar todos sus billetes en el plazo de 20 años. El Banco no puede hacer negocios con el extranjero, que son precisamente la base de operaciones para los demás Bancos de los que los más importantes son el de Bahía, fundado en 1858 por acciones con un capital nominal de 8 millones y que hace negocios de descuentos y depósitos pudiendo emitir billetes por cerca de 3 millones de milreis. Y el Banco de Maranhón fundado en 1859, con un capital de 1 millón y el permiso de emitir billetes por medio millón, bajo las mismas garantías que las impuestas al Banco de Bahía. Además de estos bancos nacionales existen bancos extranjeros sobre todo ingleses en Rio-Janeiro, Bahía y Pernambuco.

VIII—Monedas, pesos y medidas.

Por ley de 28 de Julio de 1849, se ha introducido el oro como tipo monetario, pero de muchos años á esta parte la moneda corriente es el papel que á veces llega á no valer más que la mitad del valor nominal, equivaliendo el *milreis* á unas 3 pesetas. La unidad de moneda es el *milreis* como moneda efectiva, y el *real* como moneda de cuenta, llamándose *conto* la suma de 1 millon de *reales* ó *reis*, ó sea de mil *milreis*. La moneda de oro es la de 20 *milreis* que equivale á unas 58 pesetas. Los pesos y las medidas son las métricas desde 1.º de Enero de 1874.

Apéndice.—Rio-Janeiro.

La capital del Brasil, que generalmente se llama, por abreviación, Rio, siendo su nombre completo San Sebastian del Rio de Janeiro, está situada en la orilla occidental de la