

	1881		1882	
	Importación.	Exportación.	Importación.	Exportación.
Suma anterior.	89,309	64,386	73,409	57,473
Rusia, por vía de Odesa.		1,030	9	946
Rusia, por vía de Kiajta.	113	3,523		3,289
Japon.	3,782	1,764	4,442	1,767
Demás países.	680	750	1,644	3,865
Totales.	93,884	71,453	79,504	67,340
Reexportación.	1,973		1,788	
Totales limpios.	91,911	71,453	77,706	67,337

La participación de los puertos chinos en el comercio extranjero durante los años de 1881 y 1882, resulta del siguiente cuadro:

	1881			1882		
	Importación.	Exportación.	Total.	Importación.	Exportación.	Total.
Niu-chuan.	218	17	235	194	59	253
Tien-sing.	1,105	3,435	4,540	1,182	3,624	4,806
Chi-fu.	662	165	827	875	233	1,108
Han-keu.	2	5,314	5,316	10	6,397	6,387
Kiu-kian.		161	161		62	62
Vu-hu.				2		2
Chin-kian.	52		52			
Shang-haf.	67,329	32,445	100,774	54,211	29,292	83,503
Nin-po.	259	16	275	205	28	233
Fu-cheu.	3,105	7,998	11,103	2,713	7,689	10,402
Kam-suf.	826	97	923	606	62	668
Ta-ka.	1,348	1,046	2,394	1,105	1,031	2,136
Amoy.	6,619	3,829	10,448	6,553	3,632	10,185
Sva-tan.	6,183	1,565	7,748	5,870	1,912	7,782
Canton.	4,282	13,752	18,034	4,584	12,613	17,197
Kiun-cheu.	823	364	1,187	666	408	1,074
Pa-koí.	1,071	249	1,320	728	315	1,043
Totales.	94,884	71,453	166,337	79,504	67,357	146,841
Reexportación.	1,973		1,973	1,789		1,789
Totales limpios.	92,911	71,453	164,364	77,715	67,357	145,052

Sobre el movimiento de los dos puertos de Ichan y Vencheu, no se han publicado los datos correspondientes.

El valor de la importación y exportación de aquellos dos años, se repartía entre los principales artículos del modo siguiente, expresando los números siempre miles de *taels*.

IMPORTACIÓN	1881	1882
	Opio.	37,592
Géneros de algodón.	26,046	22,707
» de lana.	5,854	4,496
Metales.	4,829	4,701
Demás mercancías.	17,590	19,065
Totales.	91,911	77,715
EXPORTACIÓN		
Te negro.	26,201	25,878
Te verde.	5,107	4,091
Te ladrillo.	1,468	1,304
Seda y sederías.	26,868	22,837
Azúcar.	2,584	3,103
Demás mercancías.	9,225	10,124
Totales.	71,453	67,337

En los dos años anteriores las cifras de los principales artículos habían sido las siguientes, expresando igualmente miles de *taels*.

IMPORTACIÓN	1879	1880
	Opio.	36,537
Géneros de algodón.	22,600	23,383
» de lana.	4,954	5,811
Demás géneros textiles.	124	169
Metales.	4,132	4,079

Algodón en rama.	1,554	904
Fósforos.	415	583
Agujas de coser.	162	315
Cristal de ventanas.	77	127
Materias colorantes.	62	119
EXPORTACIÓN		
Te de todas clases.	33,272	35,728
Seda cruda.	22,596	22,604
Sederías.	4,499	5,422
Trenzas de paja.	964	1,228
Papel y hojas de metal.	554	513
Cueros y pieles.	241	253
Esteras.	290	533
Cásia.	570	226
Azúcar.	2,224	3,264

El comercio por tierra así como el marítimo por Hong-kong y los puertos no abiertos al comercio internacional, se sustrae á toda comprobación. El de Rusia por vía de Siberia va perdiendo en importancia hasta que los rusos hayan continuado su red de ferro-carriles hasta la frontera china, pues actualmente el transporte de una libra de te que desde un puerto chino hasta Lóndres cuesta unos 30 céntimos de peseta, por vía terrestre sobre Kiajta á Moscou cuesta 2'50 pesetas.

Una institución particular del comercio chino son los llamados *compradores*, intermediarios entre el comerciante chino y el extranjero, al que sirven de intérprete, siendo muchas veces también los cajeros de las casas europeas y americanas. Además de una comisión cobran un sueldo fijo, y muchos de ellos son personas ricas que también hacen negocio por cuenta propia. Con su fortuna garantizan al comerciante extranjero la solvencia y honradez de los comerciantes chinos, así como la aptitud y seguridad de los dependientes y guardias.

Además de los agentes diplomáticos que China tiene en París, Berlin, San Petersburgo, Madrid, Washington y Tokio, mantiene aun cónsules en los puertos japoneses de Hiogo, Nagasaki y Yokaama, en Nueva-Yorck y San Francisco, donde tiene un cónsul general y un cónsul, en la Habana (C. G.) y Matanzas y en el puerto inglés de Singapore.

España tiene un cónsul general en Amoy, y un cónsul en Canton y Shanghai.

V—Vías de comunicación.—Rios y canales.

Las grandes vías de comunicación fluvial han sido aumentadas y mejoradas en una época muy temprana de la historia china por medio de numerosos canales, pero en los tiempos modernos no se ha hecho nada para mantener siquiera en estado utilizable este gran sistema de rios y canales. El rio más grande de la China es el Yansekian, cuya longitud total es de 5,430 kilómetros de los que son navegables para botes y lanchas 2,875, es decir, desde la desembocadura hasta Pincham, y para vapores 1,762 ó sea desde la desembocadura hasta Yehan, en la provincia de Hupe. El influjo de la marea se nota hasta los 600 kilómetros, y en Nankin el ancho del rio es de 6 kilómetros. Está siempre cubierto de buques, barcas, lanchas y balsas; dos sociedades europeas de navegación al vapor tienen establecidas líneas de vapores que van tres veces por semana hasta Haukan, uno de los puertos abiertos al comercio internacional, lo mismo que Ychan, Kiukian y Chinkian, regados por este rio, á cuyas orillas se encuentran también las ciudades importantes de Nankin, Vuchan, Yocheu, Kincheu, Kueichan, Chunkin, Sucheufu y Likian.

El segundo rio de China es el Hoanho, cuya longitud total es de 4,100 kilómetros y que alimenta también una navegación animada, á pesar de ser su curso inferior poco favorable para los vapores. La desembocadura ha sufrido muchos cambios á consecuencia de las grandes inundaciones contra las cuales se han elevado diques de 21 metros de altura y una anchura considerable, empleándose en el mantenimiento de los mismos 64,000 traba-

jadores. La desembocadura actual data de 1874. Las principales ciudades situadas á sus orillas son Kaitung, Honan y Fucheu.

El tercer río, en orden de importancia comercial, aunque no de importancia hidrográfica, es el Peiho en el N. E. de China, porque facilita la comunicación con Pekin, y forma parte de la ruta de exportación á Siberia llamada *via de agua*, pues el te de la China central va por el Yansekian al mar, por mar á Tiensin en la desembocadura del Peiho, cuyo curso sigue en barcas chatas hasta Tungcheu á una distancia de 116 kilómetros de Tiensin. En el Sud de China hay el Sikian que nace en la provincia de Yunan; es navegable desde la frontera de Kuangsi, y desemboca al S. de Canton con varias bocas formando islas en una de las cuales está la posesión portuguesa de Macao. El Amur forma la frontera entre Rusia y la dependencia china de Manchuria, y puede considerarse como perteneciente al imperio ruso que no tardará en apoderarse de toda la cuenca del afluente Sungari ó sea de toda la Manchuria de la que ya posee la mitad. Los ríos interiores de las dependencias mongólicas de China no tienen importancia comercial.

Una extensa red de canales facilita el transporte de mercancías y personas sustituyendo en gran parte las carreteras que son muy escasas en China. El canal más largo y más importante es el Imperial que tiene 1,100 kilómetros de longitud, partiendo de la desembocadura del Yansekian, atraviesa el Hoanho y termina en Linting en el río Enho. De esta manera pone en comunicación directa las ciudades de Hanchéu y Pekin, extendiéndose á través de 10° de latitud. Representa un trabajo inmenso, aunque como obra de arte no tiene ningun mérito. La profundidad de su agua oscila entre 1 y 2 metros y la comunicación en la parte septentrional es muy reducida, mientras que en la parte meridional, es decir, desde su punto de arranque hasta el río Hoanho el tráfico es bastante vivo. Tanto este como los demás canales tienen importancia tan solo para el comercio interior.

Correos, ferro-carriles y telégrafos.

La administración de correos de China depende del ministerio de la guerra que tiene en las diez y ocho provincias unos 8.000 despachos con una oficina central en Pekin en la que trabajan 16 empleados, mientras que los demás se hallan bajo la administración de las autoridades locales. El correo propiamente dicho que abarca todo el imperio tiene 2,040 despachos cuyo mantenimiento en quince provincias y en la Manchuria cuesta 15 millones de pesetas. Para las comunicaciones de los particulares existe un número indeterminado de establecimientos privados, entre cuyo número hay que contar también los correos ingleses incluidos en la Unión-postal-universal.

El primer ferro-carril fué inaugurado el 1.º de Julio de 1876, habiendo sido construido por una sociedad inglesa que queria poner en comunicación directa los puertos de Shanghai y Busung, pero no pudo llevar á cabo sino los 9 kilómetros de Shanghai á Kanban, cuyo trecho fué comprado luego por el gobierno chino para cesar la explotación, en vista de la oposición del elemento dominante contra semejante progreso. Actualmente funciona tan solo un ferro-carril de la propiedad particular de la compañía minera de Kaiping, cuya longitud en 1883 era de 13 kilómetros.

En cuanto á líneas telegráficas, la primera que se construyó fué la de Fucheu á Pagota de 19,3 kilómetros en 1874, á la que siguió en 1877 una línea de 10 kilómetros desde el Palacio del Virey al arsenal, haciéndose en el mismo año otra de igual longitud y con el mismo objeto en Tiensin y en la isla de Formosa entre Tamsui y Taibanfu. Desde Diciembre de 1881 está funcionando la línea de Tiensin á Shanghai que tiene 1,510 kilómetros y se está construyendo la continuación de Shanghai á Canton. La comunicación por cable submarino entre los puertos de China, y entre Shanghai y Nagasaki, ó sea entre China y el Japon son propiedad de compañías extranjeras. Comunicación telefónica habia al principio de 1884 tan solo en Hongkon y Shanghai.

Navegación.

El movimiento de buques en los puertos libres ha ido aumentando considerablemente como se ve por los siguientes datos referentes al quinquenio de 1878 á 1882:

1878	20,928 buques de	13.446,394 toneladas.
1879	21,409 » »	13.927,221 »
1880	22,970 » »	15.874,352 »
1881	23,187 » »	16.640,278 »
1882	24,729 » »	17.388,852 »

La participación de las diferentes naciones en este movimiento se ve por el siguiente estado referente á los dos últimos años de aquel quinquenio.

PABELLON	Navios. 1881	Toneladas.	Navios. 1882	Toneladas.
Británico.. . . .	13,416	10.332,248	14,337	10.814,779
Aleman.	1,632	728,027	1,864	882,856
Norte-americano..	870	224,730	762	167,801
Francés.	103	135,734	192	172,381
Japonés.	227	185,892	250	194,584
Chino.	6,297	4.767,183	6,429	4.775,969
Otras naciones. .	642	266,464	895	380,482
Total.	23,187	16.640,278	24,729	17.388,852

Más de tres cuartas partes de estos buques eran vapores, cuya importancia resalta más por la comparación de las toneladas que por la del número de los buques como se ve por el siguiente estado:

	1881	1882
Vapores.	18,170	15.350,954 toneladas.
Veleros	5,017	1.289,324 »
Total.	23,187	16.640,278 »

Segun se ve el tonelaje de los veleros ha disminuido á pesar del aumento de número. También resulta de este cuadro que la participación de los norte-americanos en el comercio chino va disminuyendo considerablemente, aumentando en cambio el de los chinos mismos, aunque sus buques se dedican casi exclusivamente al comercio de cabotaje. En 1875 el número de los buques chinos era tan solo de 1,557 con una capacidad total de 800,011 toneladas.

VI—Hacienda.

Es imposible obtener datos auténticos sobre el estado de la hacienda china, cuyas rentas se calculan en unos 79.500,000 *taels* ó sea unos 660 millones de pesetas, resultando de la siguientes contribuciones y rentas.

Contribucion territorial.	18.000,000 de tael.
Id. mercantil (likin).	20.000,000 » »
Aduanas, administradas por extranjeros.	12.000,000 » »
Id. id. por indígenas.	3.000,000 » »
Venta de sal (estancada).	5.000,000 » »
Venta de títulos de rango.	7.000,000 » »
Ingresos varios.	1.400,000 » »
Total de metálico.	66.400,000 » »
Contribucion territorial pagada en productos.	13.100,000 » »
Total.	79.500,000 » »