

El peso total de las mercancías de tránsito en 1881 fué de 1,671 millones de kilogramos. Un artículo importante de la importación lo constituyen las especies procedentes de las colonias, alcanzando por término medio las siguientes cantidades:

Pimienta. . . . .	700,000	kilogramos.
Nuez moscada. . . . .	360,000	»
Macis. . . . .	11,000	»
Clavos. . . . .	1,000	»

Los consulados que los Países Bajos sostienen son los siguientes:

ALEMANIA: Altona, C. G.—Brema, Colonia, Dantzig, Emden, Flensburg, Francfort, Hamburgo, C. G.—Kiel, Königsberg, Lübeck, Memel, Rendsburg, Steting.

ARGENTINA: Buenos Aires.

AUSTRIA: Pest, C. G.—Trieste, Viena, C. G.

BÉLGICA: Amberes, C. G.—Gante, Lieja.

BOLIVIA: La Paz.

BRASIL: Bahía, Pernambuco, Porto-Alegre, Rio Janeiro, C. G. Santos.

BULGARIA: Ruschuk, C. G.

COLOMBIA: Barranquilla, C. G.—Bogotá, Colon, Panamá.

CHILE: Santiago, C. G.—Valparaiso.

CHINA: Amoi, Canton, Fu-cheu, Hankeu, Niu-choau, Shanghai, Svatau, Taibau, Chi-fu, Tieu-lin.

DINAMARCA: Copenhague, C. G.—Reikiavik, Sto. Tomás.

DOMINICANA: Sto. Domingo.

EGIPTO: Alejandría, C. G.—Cairo, Port-Said.

ESPAÑA: Alicante, Almería, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Coruña, Málaga, Mahon, Santander, Sevilla, Valencia, Vigo, Sta. Cruz, Puerto-Rico, Habana, Manila.

ESTADOS-UNIDOS: Baltimore, Boston, Charleston, Chicago, Cincinnati, Galveston, Móbile, Nueva-York, C. G.—Nortfolk, Nueva-Orleans, Pensacola, Filadelfia, San Luis, Sawana.

FRANCIA: Bayona, Burdeos, Bolonia, Brest, Calais, Cete, Dunquerque, Havre, Marsella, Nantes, Niza, París, Rochela, Rubais, Saint-Malo, Tolon, Argel, Guadalupe, Martinica, Saigon.

GRAN-BRETAÑA: Dublin, Glasgow, Hull, Leith, Liverpool, Lóndres, C. G.—Newcastle, Plimouth, Portsmouth, Sunderland, Adelaida, Aden, Akiab, Barbados, Bombay, Brisbane, Calcuta, El Cabo, C. G.—Colombo, Demerara, Gibraltar, Kobarton, Hong-hong, Kingston, Corachó, Malta, Melbourne, Penang, Punta de Gales, Puerto Isabel, Port-Luis, Rangun, San Cristóbal, Sta. Elena, Sierra-Leona, Singapore, C. G.—Sidney, Toronto, C. G.—Wellington.

GRECIA: Atenas, C. G.—Corfú, Sira, Sante.

HAITÍ: Puerto-Príncipe.

HAWAY: Honolulu.

ITALIA: Ancona, Cagliari, Civitavechia, Génova, C. G.—Liorna, C. G.—Mesina, Milan, Nápoles, C. G.—Palermo, Roma, Spezia, Venecia.

JAPÓN: Yogo-osaka, Nagasaki, Yokohama.

LIBERIA: Greeniville.

MÉJICO: Veracruz.

ORANGE: Blunfontain.

PERSIA: Abuchir, C. G.

PERÚ: Arekipa, Lima, C. G.

PORTUGAL: Lisboa, C. G.—Madera, San Vicente, Loanda, Lorenzo Marquez, Macao, Kilimania.

RUMANÍA: Galatz.

RUSIA: Arkangel, Libau, Moscou, Narva, Odesa, C. G.—Reval, Rigas, S. Petersburgo, Vindau.

SIAM: Bankok.

SUECIA Y NORUEGA: Cristiania, Stokolmo, C. G.

SUIZA: Zurich, C. G.

TURQUÍA: Beirut, Djida, Rodas, Salónica, Smirna, Trebisonda, Trípoli, C. G.

URUGUAY: Montevideo.

VENEZUELA: Barcelona, Caracas, La Guayra.

#### V—Vías de comunicación.—Rios y canales.

Los principales rios son el Rhin, el Mosa y el Escalda, el más importante de los cuales es el Rhin á cuyas orillas se hallan los puertos de Arnheim, Utrecht, Amsterdam, Nimvege, Tiel, Bomel, Dortrecht y Rotterdam. Las desembocaduras del Mosa se confunden con la más meridional de las del Rhin llamada Vaal. La navegación fluvial tiene gran importancia para el país como demuestra el hecho de que en 1878 de la exportación total, 1,616 millones de kilogramos salieron en buques de rio, 870 millones en buques de mar y 959 millones por ferro-carril. En el mismo año la navegación en el Rhin presentaba un movimiento de 19,443 buques de los que 12,702 eran de bandera holandesa llevando y trayendo cargamentos de 66.550,935 quintales. Estos rios exigen un gasto enorme para mantenerlos navegables. Para suplir los rios se han construido canales en gran número, de modo que ningun otro país posee tantos; en 1878 su longitud total era de 2,842 kilómetros. Los más importantes son el de Holanda del Norte y el del mar del Norte que ponen á Amsterdam en comunicación directa con el mar. Con bastante exactitud puede decirse que todas las poblaciones de alguna importancia son puertos de mar, de rio ó de canal.

#### Correos, telégrafos y ferro-carriles.

Administraciones de correos habia en 1882 en los Países-Bajos, 1,290 y en Luxemburgo 71, despachando las primeras 78.552,397 cartas y tarjetas y 42,3 millones de periódicos y las segundas 3.655,000 cartas y tarjetas y 3,1 millones de impresos; las primeras produjeron un ingreso limpio de 1.279,000 florines y los segundos de 36,000 francos. Los telégrafos tenian una longitud total de 4,132 kilómetros con 15,486 kilómetros de alambres, siendo 225 las estaciones del Estado, además de las cuales habia 218 pertenecientes á las compañías de ferro-carriles. El número de telegramas fué de 3.364,612, produciendo un gasto de 1.579,410 florines, mientras que los ingresos fueron tan sólo de 1.071,608. En Luxemburgo, las líneas del Estado tenian una longitud de 310 kilómetros con 536 de alambres y 23 estaciones, hallándose á disposicion del público tambien los 490 kilómetros de alambres y 41 estaciones de telégrafos de los ferro-carriles. El número de los telegramas fué de 87,850, produciendo 42,498 francos de entradas y 77,820 de gastos. Ferro-carriles habia en explotación 2,022 kilómetros en Holanda y 360 en Luxemburgo, perteneciendo en parte al Estado y en parte á particulares.

#### Navegación.

En 1882 entraron en los puertos de mar 3,171 buques de vela de 827,429 toneladas y 5,605 vapores de 3.182,190 toneladas, perteneciendo al pabellon holandés 1,315 de los primeros y 1,189 de los segundos. La marina mercante constaba de 837 buques de la capacidad total de 856,923 metros cúbicos de los que 86 eran vapores. Líneas directas hay entre Rotterdam y Nueva-York, entre Nieuwedip y Batavia por via del canal de Suez, entre Rotterdam y Samaran y varias otras, además de las extranjeras domiciliadas en Amsterdam y Rotterdam.

## VI—Hacienda.

El presupuesto de 1883 calculaba los gastos en 139.265,967 florines y los ingresos en 110.601,700, resultando, pues, un déficit de cerca de 29 millones de florines. La deuda pública, que ha ido aumentando anualmente, era en dicho año de 999.703,350 florines por la cual se había de pagar un interés de 30.331,294.

## VII—Establecimientos de crédito.

El principal de los 16 establecimientos de crédito que funcionan en el país con un capital de unos 330 millones de pesetas, es el Banco holandés que es el único que tiene derecho de emitir billetes. Fué fundado en 1814 y reorganizado en 1863, elevándose su capital á 16 millones de florines. Los billetes que emite son de 25, 40, 60, 80, 100, 200, 300, 500, y 1,000 florines cambiables á cada momento contra metálico en el Banco principal de Amsterdam y la sucursal de Rotterdam. El Banco está obligado á sostener al ménos una agencia en cada una de las provincias. Además hay el Banco de Amsterdam y el de Rotterdam, el Banco de crédito y depósitos, la Sociedad comercial neerlandesa, la Sociedad general de Comercio é Industria, etc. Cajas de ahorro existían en 1876, 259 en las que 174,381 imponentes tenían un capital de 8 millones de florines.

## VIII—Colonias.

Los holandeses dividen sus colonias en Indias orientales y occidentales. Las primeras se componen de Java y Madura que tienen una superficie de 131,733 kilómetros cuadrados con una población indígena de 19.834,584 habitantes y extranjera de unos 250,000, de las islas de Sumatra, Riouv, Bonka, Biliton, Celebes, las Molucas, Timor, Bali, etc. y parte de Borneo y Nueva-Guinea cuya superficie total se calcula en unos 1.728,000 kilómetros cuadrados con una población indígena de 8, 4 millones de habitantes. La población extranjera de las indias orientales constaba en 1880 de

Europeos. . . . .	41,676	(38,708)
Chinos. . . . .	343,793	(206,931)
Arabes. . . . .	16,025	(10,516)
Judíos. . . . .	9,119	(2,547)

Los números entre paréntesis se refieren á Java y Madura. La capital de estas colonias es Batavia que tiene 97,000 habitantes, siguiendo luego en importancia Samarán con 69,000 y Sarabaya con 122,000. El comercio de estas colonias presentó en 1880 una importación por valor de 173, 4 millones de florines y una exportación de 178, 9 millones. Los principales artículos de esta exportación tenían los siguientes valores.

Café. . . . .	60.890.000	florines
Azúcar. . . . .	48.100.000	»
Estiércol. . . . .	9.550.000	»
Añil. . . . .	3.037.000	»
Tabaco. . . . .	15.748.000	»
Clavos y nuez moscada. . . . .	2.492.000	»
Pieles. . . . .	2.232.000	»
Té. . . . .	1.763.000	»
Arroz. . . . .	1.494.000	»

La marina mercante tiene 1,844 buques de 143,317 toneladas y el movimiento de los puertos fué de 9,558 buques de 1.779,305 toneladas. Ferro-carriles había en explotación 613 kilómetros á principios de 1883 pertenecientes en parte al Estado, en parte á una com-

pañía Indo-holandesa. En 1881 existían 168 administraciones de correos, 106 en Java, 34 en Sumatra y 28 en las demás islas, teniendo 81 también servicio telegráfico. La longitud total de las líneas telegráficas era de 5,891 kilómetros de los que 3773 pertenecían á Java, 2,014 á Sumatra y 104 al cable inter-insular.

Las colonias de las Indias occidentales cuentan de: 1.º *Surinam ó Guyana* que en una superficie de 119,321 kilómetros cuadrados cuenta tan sólo 51,046 habitantes sedentarios y unos 17,000 indios y negros en los bosques. La capital Paramaribo tiene 27,416 habitantes. Los principales productos de esta colonia son azúcar, café, algodón, cacao y caoba. En 1879 el valor de la exportación era de unos 8 millones de pesetas y el de la importación de unos 7, 5 millones, consistiendo ésta principalmente en comestibles, harina de trigo, arroz, carne, manteca de vaca y vino. Entraron 201 buques de 20,884 toneladas. 2.º Las Antillas holandesas ó colonia de Curaçao según el nombre de la isla principal tiene una superficie total de 1.130,33 kilómetros cuadrados, y una población de 43,455 habitantes de los que más de la mitad (24,506) corresponden á la isla de Curaçao en la que se halla también la capital Wilhemstad. Los principales productos de esta colonia á la que pertenecen también las islas de Bonaire, Aruba, San Martín, San Eustaquio y Saba son azúcar, algodón, tabaco, sal marina, fosfato de cal, aloes y el célebre licor hecho con el zumo de la cidra que lleva el nombre de la isla principal. En 1879 entraron en aquellas islas 827 buques de 91,304 toneladas.

Los presupuestos de todas las colonias arrojan un déficit de 8.594,186 florines para el año de 1883, no produciendo ninguna de ellas un sobrante.

## IX—Apéndice.—Amsterdam.

Situada en la desembocadura del Amstel en el golfo llamado Y, esta ciudad está en comunicación con el Rhin lo mismo que con el Mar del Norte por medio de canales, concentrándose en ella la mayor parte del comercio de los Países-Bajos lo que le da la importancia del tercer puerto de Europa aunque la marina mercante en 1880 sólo constaba de 125 buques de vela de 71,339 toneladas y 38 vapores de 50,515 toneladas. En dicho año entraban por mar 2,935 buques de 1.355,064 toneladas. Los principales artículos del comercio de Amsterdam son los productos de las colonias sobre todo el café, del que se hacen mensualmente grandes subastas que determinan los precios para la mitad de Europa y el azúcar en bruto. Muy importante es también para Amsterdam como emporio de los trigos de Rumanía, Rusia, Prusia y Estados-Unidos, acumulándose en 1879 en esta plaza 4.155,870 hectólitros de cereales. También es importante la industria cuyas ramas principales son la refinería de azúcar, el abrillantamiento de diamantes, en el que se ocupan 5 talleres grandes al vapor y un gran número de pequeños, la fabricación de máquinas de vapor, de tabacos y cigarrillos, de cerveza y licores. En cuanto á los usos de la plaza, hay que hacer constar que el precio de las más de las mercancías se entiende por medio kilogramo abonándose generalmente 1 ó 2 por % del peso; los vinos y licores se venden á medidas diferentes según la procedencia. También es muy variable la determinación de la tara admitiéndose en unos casos la indicada en los bultos y determinándose en otros la efectiva. En ciertas mercancías de Ultramar, si la calidad no resulta conforme, se concede una compensación fijada por los peritos, no pudiendo el comprador en ningún caso rehusar la aceptación de la mercancía. Generalmente se vende á 3 meses de plazo.

## Rotterdam.

Está situado á 18 kilómetros de la desembocadura del Mosa en el mar del Norte y está en comunicación directa por ríos y canales con las demás ciudades de Holanda y los puertos de Europa, y con las colonias por medio de las líneas de vapores establecidas por el

Lloyd de Rotterdam, y varias otras sociedades navieras, siendo además escala constante de varias líneas hamburguesas é inglesas. En 1879 entraron en este puerto 3,438 buques de los que 2,702 eran vapores de la capacidad de 3.963,169 metros cúbicos. Los principales artículos de la importación son los mismos que en Amsterdam, pudiéndose considerar á Rotterdam como una especie de sucursal de la primera, la que es preferida por los emigrantes, embarcándose en 1879 para Nueva-York 4,972 personas. La industria de esta plaza consiste en la fabricación de cerveza, licores, jabon y productos químicos, hallándose los astilleros y talleres de maquinaria de las sociedades navieras en la orilla opuesta formando la población de Fyenoord. Los granos en general se venden á 100 kilogramos como tambien el petróleo, mientras que los demás artículos suelen venderse á medio kilogramo.

## CAPÍTULO XLI

### PARAGUAY



ARAGUAY es la única república que carece de costas estando comprendida entre los rios de Paraguay y Paraná cuyos afluentes Apa é Igatín constituyen la frontera septentrional con el Brasil, como el Galvan la forma con Bolivia. Lu superficie es de 238,290 kilómetros cuadrados y su población civilizada, segun el censo de 1879, es de 346,048 habitantes, á la que hay que añadir unos 60,000 indios semi-civilizados y 70,000 salvajes, además de unos 7,000 extranjeros entre los que predominan los italianos, viniendo luego los brasileños, argentinos, españoles y portugueses. Alemanes contábanse en 1883 unos 400. La capital es Asunción con 16,000 habitantes. El país es muy fértil, siendo la producción principal el mate, ó té del Paraguay, el tabaco y el café. Tambien es importante la ganadería. La industria no trabaja para la exportación á la que suministra tan sólo esencia de hojas de naranjo. El canje de la exportación é importación se hace más en Buenos Aires y Montevideo que en el país mismo. De este movimiento dan una idea las siguientes cifras en pesos.

	Importación.	Exportación.	Derechos de aduanas.
1880 . . . . .	1.030,000	1.163,000	320,000
1881 . . . . .	1.290,000	1.929,000	427,000

Los principales artículos de exportación son mate (por 910,126 pesos en 1881), tabaco y cigarros (por 682,666 pesos), pieles (por 116,782 pesos), naranjas (por 47,948 pesos), madera, esencia de naranjas, casca, cuero, maíz, etc. Los principales artículos de importación fueron en aquel mismo año:

Tejidos de algodón por. . . . .	269,264 pesos.
Bebidas fermentadas por. . . . .	167,114 »
Ferretería y quincallería por.. . . .	119,484 »
Lanerías por.. . . . .	77,351 »