

Ingresos.

	Pesetas.
Impuestos directos.	5,862,625,98
Aduanas.	2,175,242
Estancadas.	1,560,191
Loterías.	550,000
Bienes del Estado.	225,863
Ingresos eventuales.	912,300
Id. de Guerra y Marina.	12,287
Total.	11,298,508,98

El crédito en las islas Filipinas no tiene otra representación ni otra vida dignas de mencionarse que las del «Banco Español Filipino», cuya situación en 30 de Abril de 1884, era la siguiente:

Cuentas deudoras.

CONCEPTOS	Pesetas.
Casa del Banco. Su valor actual.	62,664,20
Menaje del mismo.	6,841,75
Documentos descontados de la Caja de Depósitos; pagarés descontados; préstamos sobre fincas; id. sobre buques.	6,253,754,45
Banco Hispano Colonial.	692,487,00
Valores en suspenso, pendientes de cobro.	80,158,25
Alhajas; valor de 2 depósitos.	12,790,00
Banco de España.	440,05
Señores Zulueta y Compañía de Londres.	278,75
Gastos desde 1.º Enero.	30,744,20
Tesoro: existencia en metálico y billetes.	21,139,601,65
Total.	28,279,760,30

Cuentas acreedoras.

Capital: 3,000 acciones emitidas de pesos fuertes 200.	3,000,000
Fondo de reserva (10 por 100 del capital).	300,000
Billetes en caja (243).	58,075
Id. en circulación (32,809).	5,525,550
Ganancias y pérdidas: beneficios desde 1.º Enero.	175,381,80
Depósitos.	1,590,430,40
Cuentas corrientes.	11,111,987,80
Libramientos aceptados.	6,136,148,90
Giros sobre España.	330,264,25
Dividendos atrasados.	24,099,60
Saldo á favor de D. F. Y.	62,15
Prima de 9 acciones; resto por pagar.	16,20
Pendientes del actual dividendo.	7,680,00
Premios y daños; saldo de esta cuenta.	14,064,20
Total.	28,279,760,30

Casa de moneda.—Estado que demuestra el número y clases de monedas de plata, acuñadas por la Casa de Moneda de Manila, durante el año de 1883, con expresión de sus respectivos valores y total general de todas ellas.

Años.	N.º de monedas de pfs. 0,10.	Valor. Pesos. Cénts.	N.º de monedas de pfs. 0,20.	Valor. Pesos. Cénts.	N.º de monedas de pfs. 0,50.	Valor. Pesos. Cénts.	Total general de monedas.	Total gral. del valor. Pesos. Cénts.
1883	983,314	98,331,40	1,972,090	394,418	2,220,534	1,110,267	5,175,938	1,603,016,40
1882	524,846	52,484,60	968,336	193,667	1,885,666	942,833	3,378,848	1,288,984,80
1881	629,314	62,931,40	1,028,739	205,748	2,479,866	1,239,933	4,132,359	1,508,082,20

Durante los primeros meses se ha ocupado el referido establecimiento en la acuñación de monedas de 20 y 10 céntimos de peso, y en el resto del año se han acuñado de las tres clases: de 0'30, de 0'20, y 0'50 en virtud del decreto del Gobierno General de 11 de Julio último.

No se han acuñado monedas de oro, por no haberse presentado á la venta, en todo el año, pastas de dicho metal.

Exportación é importación de oro y plata durante el año 1883.

Meses.	IMPORTACIÓN				EXPORTACIÓN		
	Oro en moneda española.	Plata en moneda española.	Oro en moneda española.	Oro en moneda extranjera.	Bruto.	Polvo.	Plata en moneda española.
Enero.	4,707	292,878	»	»	»	»	»
Febrero.	206,160	269,271,50	»	»	»	»	»
Marzo.	»	118,905,90	»	»	»	»	662
Abril.	»	344,193	100,000	»	»	»	»
Mayo.	50,376	27,477,50	»	»	»	»	41,800
Junio.	30	475,130,50	120,364	34	»	»	5,700
Julio.	»	6,482,50	639,232	»	»	600	1,000
Agosto.	»	6,200	585,658	»	»	1,400	10,000
Setiembre.	»	117,742,50	146,094	»	3,640	»	»
Octubre.	»	3,600	83,896	»	»	»	5,000
Noviembre.	»	2,967	11,280	»	»	»	»
Diciembre.	»	1,600	85,505	»	»	4,500	383,900
Totales.	261,273	1,666,448,40	772,029	34	3,640	6,500	448,063

En el balance ha excedido la importación á la exportación en \$ 697.480,06.

Caja de depósitos.

Al cerrar el año 1880, la Caja tenia recibida en depósito voluntario, con el 8 por 100 de interés al año, la respetable suma de pesos fuertes 4.736,182.

Navegación.—Buques de alta mar entrados en 1883.

Banderas.	Vapores.	Fragatas.	Barcas.	Corbetas.	Bergantines.	B. gas.	Goletas.	Lugres.	Pailebot.	Lorchas.	Total de buques.	Total de toneladas.
Española.	104	»	5	»	»	1	»	»	»	»	110	93,303
Inglesa.	93	9	28	»	»	»	1	»	1	»	132	91,381
Americana.	»	21	16	»	1	»	2	»	»	»	39	44,902
Alemana.	12	6	16	»	»	»	1	»	»	»	36	26,720
Francesa.	3	»	2	»	»	»	»	»	»	»	5	6,072
Holandesa.	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»	2	1,406
Austriaca.	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1	830
Sueca.	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1	768
Japonesa.	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1,197
Noruega.	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	3	1,976
Rusa.	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	2	1,370
Liberiana.	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1	682
Totales en 1883.	215	37	73	1	1	1	4	»	1	»	333	270,610
1882.	161	41	65	»	»	5	1	»	»	»	273	193,840
1881.	182	44	86	»	»	1	2	1	1	»	317	244,252
1880.	150	53	77	»	1	6	1	»	»	»	288	223,430
1879.	146	36	96	»	8	3	4	»	»	»	293	188,527

Llegaron en 1883:

Españoles.	con carga	106	en lastre	4
Ingleses.	»	98	»	34
Americanos.	»	15	»	24
Alemanes.	»	22	»	14
Franceses.	»	3	»	2
Holandeses.	»	»	»	2
Austriacos.	»	1	»	»
Suecos.	»	»	»	1
Japoneses.	»	»	»	1
Noruegos.	»	1	»	2
Rusos.	»	1	»	1
Liberianos.	»	»	»	1
Total.		247		86

Comercio entre España y las Filipinas.

Nuestro comercio en las Filipinas dió en 1883 un movimiento en favor de la importación de 13.695,268 pesetas, pero este sobrante, triste es confesarlo, es el resultado de una importación de 20.703,689 pesetas por una exportación de solos 7.008,421 pesetas.

La importación consiste en añil y cochinilla 5,069 kilogramos. Azúcar por 7.421,023 kilogramos que valen 4.897,965 pesetas, de modo que el azúcar constituye el quinto de nuestra importación. En café por 1.707,046 kilogramos, por 3.072,683 pesetas; plata en moneda 500,000 pesetas, sacos de envase; tabaco por 11.953,171 pesetas que responden á 6.400,657 kilogramos. En la exportación entran tejas, oro y plata por 750,000 pesetas respectivamente; armas de fuego, tártaro crudo y rasuras de vino; tejidos de algodón blanco

Por 46,002 pesetas.	8,346 kilogramos tejidos, teñidos y estampados.
Por 58,905 »	8,415 » de punto.
Por 118,306 »	946,448 »

jarcia, cordelería, tejidos lisos de seda pura ó con mezcla; papel continuo para cartas y sobres, para fumar; libros y papel de música por valor en este artículo de solas 177,788 pesetas, lo que indudablemente se debe á la prévia censura de los frailes dominicos que no dejan leer en Filipinas lo que se puede leer en España: corcho en tapones, calzado por 238,680 pesetas:

Garbanzos.	262,225 kilogramos.	141,602 pesetas.
Aceitunas verdes y en salmuera.	63,772 »	31,886 »
Aceite comun.	137,515 »	123,764 »
Aguardiente comun.	199,505 »	121,698 »
Id. anisado.	258,658 »	168,128 »
Vino comun ó de pasto.	2.224,019 »	733,920 »
Id. de Jerez y sus similares.	127,669 »	255,338 »
Conservas alimenticias.	202,197 »	404,394 »
Embutidos.	19,581 »	38,324 »
Dulces.	36,858 »	73,716 »

Abanicos, paraguas y sombrillas y otros artículos por valor de 550,345 pesetas. Y naipes por 730,224 pesetas, de modo que los tres grandes artículos españoles de exportación son:

Tejidos de punto por	946,448 pesetas.
Vino de pasto por	773,920 »
Naipes por	730,224 »

de modo que siendo ya notorias dos de las plagas que contienen el desarrollo comercial de Filipinas, las estadísticas nos vienen á revelar la tercera. Si, pues, Filipinas ha de ser la perla de Oriente, ha de procurar sustraerse á la triple perniciosa influencia del régimen militar, de los frailes y del juego.

XI—Apéndice.—Puertos principales.

Los principales puertos de la península son los de Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Coruña, Málaga, Valencia, Santander y Sevilla.

Alicante.

Esta ciudad situada en el litoral del Mediterráneo es la plaza por la cual se verifica toda la exportación de las abundantes y ricas producciones agrícolas de la provincia

á que pertenece y de que es capital. Hállase asentada casi en mitad de la bahía formada por el cabo de las Huertas al E. y el de Sta. Pola al O, entre los cuales media una distancia de diez millas. Su clima es sano y templado, pues su temperatura no traspasa en todo el año los límites comprendidos entre los 5 y 25 grados termómetro Reaumur. Sus alrededores son generalmente fértiles y sus calles rectas, limpias y anchas en su mayor parte. Su puerto se reputa con razón como uno de los mejores de España.

Alicante no es en rigor industrial, puesto que su fabricación es relativamente escasa y puede decirse que se limitan sus industrias á aquellas que viven naturalmente del consumo de una población algo numerosa como la suya; pero el comercio en cambio es en este puerto bastante activo por las exportaciones é importaciones de sus productos agrícolas escedentes y de los manufacturados de que su provincia necesita.

En efecto: en 1882 entraron en este puerto 868 buques de los cuales 588 eran nacionales y 280 extranjeros; en el mismo período salieron 684 de los cuales ostentaban bandera nacional 554 y 130 la extranjera. El total de mercancías descargadas por los buques nacionales ascendió á 47,744 toneladas, y á 87,265 el de las que descargaron los buques extranjeros. Los primeros cargaron en Alicante 63,298 toneladas y los segundos 81,921.

Si se tiene en cuenta la cifra de población de Alicante y lo escasamente industrial que es, se verá que su movimiento marítimo, del cual depende casi exclusivamente su tráfico comercial, es, pues, mucho más considerable de lo que podría esperarse.

Barcelona.

Esta ciudad, capital de la provincia de su nombre y situada igualmente en la costa del Mediterráneo, es indudablemente la población más importante de España, así bajo el punto de vista industrial como bajo su aspecto mercantil. Ya de antiguo le ha sido reconocida esta importancia, sin embargo de que hace apenas unos treinta años estaba esta ciudad limitada y como oprimida por las murallas que la circundaban y no permitían á sus habitantes ni á sus industrias el esparramarse por el llano en medio del cual está asentada; pero desde que gracias á las concesiones hechas por el gobierno liberal que subió al poder en 1854, las murallas fueron destruidas, la antigua población, como un río que sale de madre, ha ido estendiéndose y creciendo por este llano en términos de que en la actualidad su casco de población se confunde con los de los vecinos pueblos de Gracia, Sans y San Martín de Provensals, cuyas poblaciones, particularmente la última, no son en rigor sino barrios industriales de Barcelona. En efecto, esta ciudad hallando ya sobradamente caros los terrenos enclavados en su propio recinto y harto desprovistos de agua para las necesidades de la industria, ha establecido en San Martín de Provensals sus vastísimas y numerosas fábricas movidas en su mayor parte por fuerza de vapor. Se equivocaría, pues, quien midiera la importancia industrial de Barcelona por el número de fábricas que en ella se encierran, puesto que aún siendo muchas y muy importantes como lo son, no llegan á producir ni la tercera parte tal vez de las manufacturas que de ella salen. Y ello se verá ser así, con sólo considerar que San Martín de Provensals figura en las estadísticas de la contribución industrial como la tercera población de España, y todas sus manufacturas y sus muchas y grandiosas fábricas pertenecen en realidad á Barcelona donde tienen los dueños sus almacenes y sus despachos.

Bastaría esta actividad fabril para hacer del puerto de Barcelona el primero de España; considérese, pues, cuanto no será su tráfico, si al que le procura su fabricación se añade el del comercio propiamente dicho. Barcelona es en efecto el depósito natural de una multitud de efectos que consumen, así el resto de la provincia como la mayor parte de las de Gerona, Lérida, Tarragona, y hasta el mismo Madrid, que á ella ha de acudir para un gran número de mercancías.

Este movimiento que el progreso alcanzado de veinte años á esta parte en las vías de comunicación ha decuplicado, hacian insuficiente y mezquino su antiguo puerto poco favorecido además por la naturaleza, puesto que sólo estaba resguardado de una manera bastante por la parte de O. y esta verdad cuya evidencia no podia ocultarse á los comerciantes y navieros de Barcelona, fué la que inspiró á estos el propósito de ensancharlo y mejorarlo, fin que se está persiguiendo hace una porción de años no ya como proyecto sino con las importantes obras que se van llevando á cabo en él, y sin que para ellas haya hecho el Gobierno otra cosa que autorizar el proyecto de su construcción. Así es que, en la actualidad, el puerto de Barcelona está ya hoy cerrado por dos diques de los cuales el uno parte de la Barceloneta, mide 800 metros y termina por una curva descrita de E. á O.; y el otro, que partiendo de la falda de Monjuich se extiende en una longitud de 650 metros al encuentro del primero, dirigiéndose de O. á E. Estas dos puntas encierran primeramente un antepuerto al que se entra por una abertura de 280 metros entre puntas y que tiene de N. á S. una longitud de 1,600 metros: despues del ante-puerto junto á cuyo dique del E. hay un fondo de 15 metros, siendo el general de todo el puerto de 8 metros, vienen los muelles alguno de los cuales está ya terminado.

Cuando las obras de este puerto hayan tocado á su fin, medirá una superficie de 140 hectáreas, es decir, que será mayor que los tres puertos reunidos de Marsella.

Finalmente, debemos añadir, que á la hora en que estas líneas escribimos, se hallan ya instaladas á lo largo de los nuevos muelles de Barcelona un gran número de gruas ó cabrias en comunicación con una cañería subterránea, á través de la cual y gracias á la presión hidráulica, son movidos por fuerza de vapor. Su potencia varia, de manera que puedan izarse toda clase de efectos aún cuando su peso alcance á 25 toneladas, siendo manejadas por un sólo hombre que dirige la maniobra desde una especie de descamillo ó rellano que hay en cada una y que gira á la par de ellas.

Tambien se están acabando de montar á todo lo largo de estos muelles, vastos docks ó almacenes de hierro completamente cerrados y perfectamente acondicionados para resguardar las mercancías que en ellos se depositan; ventajas todas de gran precio para el comercio y que indudablemente aumentarán la concurrencia de buques á este puerto.

No ofrecen á Barcelona menores beneficios las vías terrestres. Sin contar sus antiguas carreteras reales ó del Estado, que, preciso es confesarlo, distan mucho de ser un modelo en cuanto á su conservación, tiene ferro-carriles que le unen directamente con la mayor parte de las provincias de España y con las vecinas naciones de Francia y Portugal, construyéndose otras nuevas que la pondrán en comunicación directa con las minas de hulla de San Juan de las Abadesas y con las de Gargallo y Utrillas, donde este mineral, segun se asegura, puede luchar en calidad, abundancia y baratura con las cuencas hulleras de Bélgica y de Inglaterra.

Se comprende, pues, que la actividad comercial de Barcelona tenga la importancia que revelan las siguientes cifras:

Los buques entrados en el puerto de Barcelona durante el año natural de 1882, ascendieron á 1,635, de los cuales 687 eran nacionales y 948 extranjeros. El total de mercancías descargadas por los buques nacionales, fué de 146,659 y el de las que descargaron los extranjeros, 507,578, arrojando por lo tanto un total general de 654,237 toneladas de mercancías.

Los buques salidos durante el mismo período fueron: 827 nacionales con 84,987 toneladas de carga, y 428 con 118,964. El número total de buques salidos con carga fué pues de 1,255 y el de mercancías, 203,951 toneladas.

En cuanto á la clase y número de cada una de las mercancías desembarcadas y embarcadas en el puerto de Barcelona, diremos que las principales consistieron en cereales, algodón en rama, carbon de piedra y maquinaria ó sus piezas, adeudando ó satisfaciendo en Aduanas las siguientes cantidades:

Importación.

Puntos de procedencia.	Bandera nacional. Derechos en pesetas.	Bandera extranjera. Derechos en pesetas.	Total de derechos.
Europa y Africa.	8.059,624	10.013,202	18.072,826
América.	1.949,729	1.510,295	3.460,024
Asia y Oceanía.	274,736	157,520	432,256
Total derechos de importación.			21.965,106

Exportación.

Puntos de procedencia.	Bandera nacional. Derechos en pesetas.	Bandera extranjera. Derechos en pesetas.	Total de derechos.
Europa y Africa.	3,438	8,044	11,482
América.	148	000	148
Asia y Oceanía.	000	000	000
Total derechos de exportación			11,630

Bilbao.

Esta población, capital de la provincia de Vizcaya, cuenta 35,000 habitantes incluyendo los de sus suburbios y tiene un puerto muy comercial situado en la ribera derecha del Nervion en una pequeña llanura dominada por las montañas de Archanda al N.; del Morro al E. y de Maravilla al S. Hállase no obstante completamente desabrigado por el lado del S. O. de donde soplan los frios vientos del Océano.

Bilbao es una población activa y bastante industrial, pero su ramo principal de producción y el que proporciona á su puerto mayor movimiento, consiste en el abundante mineral de hierro que arrancado á las minas de Somorrostro y otros puntos cercanos, es en él embarcado para su exportación al extranjero y principalmente á la Gran Bretaña.

Así es que el que sólo se fijara en el movimiento de navegación que tiene este puerto, creeria que ha de ser el primero de los de España en importancia mercantil; se verá no obstante que no es así, con sólo fijarse en la enorme diferencia que se nota entre la cantidad de la mercancías descargadas en el puerto de Bilbao y la de las cargadas, así como tambien en los rendimientos producidos por el comercio á su Aduana.

En efecto, en 1882 entraron en el puerto de Bilbao 294 buques nacionales que descargaron 64,718 toneladas de mercancías, y 622 buques extranjeros con 235,001. Salieron del mismo puerto en igual período, 218 buques nacionales cargados con 248,210 toneladas y hasta 3,562 embarcaciones extranjeras con la enorme suma de 3.060,846 toneladas. Como se vé, pues, el total de buques nacionales entrados y salidos fué de 512, mientras que los extranjeros ascendieron á 4,184, y mientras todas las mercancías descargadas en el expresado puerto ó sea su importación, alcanza tan sólo la cifra de 299,719 toneladas, su exportación pasa de 3.300,000 toneladas.

La causa de esta enorme diferencia entre la exportación y la importación, así como entre el número de buques entrados y el de los salidos, consiste pues exclusivamente en las inmensas cantidades de mineral de hierro que se embarcan en Bilbao, y para cuyo embarque entran en aquel puerto en lastre multitud de buques extranjeros.

Los productos que produjo á la Aduana de Bilbao la importación y exportación de mercancías, único medio que existe para aquilatar su relativa importancia mercantil, son los siguientes:

Importación.

Puntos de procedencia.	Bandera española. Derechos en pesetas.	Bandera extranjera. Derechos en pesetas.	Total de derechos.
Europa y Africa.	3.192,444	4.704,267	7.896,711
América.	172,935	634,343	807,278
Asia y Oceanía.	43,512	000	43,512
Total derechos de importación.			8.747,501