

La casa, dice después la Legación Belga, tiene agencias en Hong-Kong, Shangai y Fouchow. Es agente en el Japón de los vapores de la "Shire line," que tocan regularmente en Ambères, así como de los vapores australianos de la línea "Gibb."

La última observación de tan larga como útil lista, es la siguiente:

"La Legación del Rey de los belgas en el Japón, al formar la lista anterior ha tenido cuidado de asegurarse, dentro de los límites de lo posible, de que todas las firmas mencionadas en ella pasan por gozar de un crédito satisfactorio. Debe quedar, sin embargo, bien entendido que el hecho de citarlas no compromete en nada la responsabilidad del Departamento de Negocios Extranjeros, ni la de la Legación.

"Esta lista, publicada á título de simple informe, no dispensa á los interesados de recoger las opiniones que juzguen necesarias sobre tal ó cual firma determinada, antes de entrar en relaciones con ella."

Después, cuidadoso el Boletín de informar siempre al público belga acerca de todo aquello que de uno ú otro modo pueda interesar á los industriales ó á los comerciantes, dice lo siguiente respecto de las franquicias que otorga el Gobierno de la República Argentina á la fabricación del azúcar de remolacha, según datos que fueron comunicados al Museo Comercial de Bruselas, en Febrero de 1890, por la Legación de la Bélgica en Buenos Aires:

"El cultivo de la remolacha, con el fin de aumentar la producción azucarera, está llamado á un gran

"desarrollo en los distritos del Sur de la República Argentina, esencialmente templados y hasta fríos, El Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, deseoso de dar más rápido impulso á este cultivo, ha presentado á la Legislatura local, de acuerdo con la Comisión respectiva, un proyecto de ley, cuyas principales disposiciones son las que siguen:

"Art. 1º Queda autorizado el Poder Ejecutivo para recibir proposiciones concernientes al establecimiento de una fábrica de azúcar de remolacha, bajo las condiciones que se indican:

"A. El capital destinado á la Empresa no excederá de dos millones de pesos.

"B. La fábrica será instalada en la provincia de Buenos Aires, y en comunicación fácil por medio de ferrocarriles ó puerto, con las mercados de consumo.

"Art. 2º El Poder Ejecutivo indicará el plazo dentro del cual deban presentarse las proposiciones, así como las bases á que deban sujetarse, además de las disposiciones consignadas en el artículo anterior.

"Art. 3º Cuando haya sido aceptada la proposición más ventajosa, por el Poder Ejecutivo, la Provincia garantizará durante diez años un interés de 5 por ciento sobre el capital invertido en la empresa.

"Art. 4º La garantía mencionada en el artículo anterior no se hará efectiva sino cuando la fábrica funcione en las condiciones aceptadas por el Ejecutivo, y cesará si la fábrica suspende su producción durante seis meses.

"Art. 5º La empresa que resulte favorecida, reem-

“bolsará al Gobierno las sumas pagadas por la garantía, cuando sus utilidades netas excedan del 5 por ciento, y aplicará á dicho reembolso el excedente realizado después de cubrir el 5 por ciento referido.”

Tal es en sus principales ideas, la ley con que la República Argentina se propone fomentar el establecimiento en su territorio de grandes fábricas de azúcar de remolacha.

Para los Argentinos ofrece gran interés esa creación, porque parece que desean no seguir comprando los azúcares extranjeros que han estado importando hasta ahora.

En 1887 importaron 23 millones de kilogramos de azúcar de remolacha refinado. Los azúcares de otras especies importados del Brasil y de las Indias inglesas, no llegaron sino á 18,000 kilogramos.

En 1888 bajó la importación del azúcar de remolacha á 18 millones y medio de kilogramos, y subió la de los otros azúcares á más de 700,000.

Y en los primeros nueve meses de 1889, variaron de nuevo las proporciones, entrando en la Argentina 23.300,000 kilogramos de azúcar refinado de remolacha por cuatro millones y medio de las otras clases.

La importancia del asunto es también muy grande para la Bélgica, puesto que esta nación y la Francia son las que principalmente proveen á los argentinos del azúcar de remolacha.

Y eso explica la minuciosidad con que se ocupó del punto el Boletín, que consagra siempre atención preferente á todo lo que sobreviene en un país cualquiera

y que puede afectar al comercio ó á la industria de la Bélgica.

Pero el periódico comercial belga se ocupa también de todo aquello que pueda significar un adelanto, y así, refiriéndose á una carta de la Legación de Bélgica en México, de fecha anterior á las importantes exploraciones carboníferas que acaban de hacerse en el Estado de Sonora y que han revelado una incalculable riqueza en antracitas, dice lo siguiente acerca de “Los yacimientos de carbón mineral en México:”

“Se ha comprobado últimamente la existencia de importantes minas de carbón de piedra en México; principalmente en Coahuila, cerca de Piedras Negras; en el Desierto, cerca del Cármen, y en el Estado de Chihuahua, cerca de Ojinaga. La cuestión del transporte viene á estorbar desgraciadamente el desarrollo de tan preciosos descubrimientos.

“Es indispensable construir un camino de hierro especial, ya sea hacia el Golfo de México, ya hacia el Pacífico, en la dirección de California; sin eso, la explotación de las minas será paralizada por el flete enorme que cobran las vías férreas ordinarias, á las cuales hasta hoy es indispensable recurrir para el transporte del combustible.

“La explotación del carbón de piedra es una cuestión de la mayor importancia para el porvenir de la industria y del comercio en México.

“A la falta de ese combustible es á lo que debe atribuirse el marasmo de la industria metalúrgica mexicana y de todos los ramos que con ella se relacionan.

“La devastación de los bosques está constituyendo además un serio peligro, con el que se preocupan ya hondamente las personas ilustradas. El único ó casi el único combustible de que se sirven en México es el carbón de madera, y los bosques están siendo destruidos con una rapidez espantosa.

“Existen también grandes yacimientos de carbón en los Estados de Sonora, Guerrero, Michoacán, Oaxaca, Puebla y Veracruz.

“En el Estado de Coahuila, un rico capitalista americano, el Sr. Huntington, ha comprado y explota importantes yacimientos, que dan desde ahora 250,000 toneladas, las cuales se llevan á los Estados Unidos.

“Un ingeniero francés ha descubierto en el mismo Estado de Coahuila, hace algunos meses, á varios kilómetros de Piedras Negras, yacimientos abundantes, que estima en millones de toneladas, y cuyo carbón parece ser superior en calidad al que extrae el Sr. Huntington.

“No hay, pues, duda alguna de que México posee el precioso combustible, y de que si no puede todavía disponer de él, es tan sólo por falta de vías férreas.

“El camino de hierro internacional se dirige hacia el Sur, reuniéndose en Torreón con el ferrocarril Central, y como las tarifas especiales de éste protegen á los carbones americanos, todo el carbón mexicano es dirigido hacia los Estados Unidos.

“El único modo práctico de dar valor á los yacimientos carboníferos de Piedras Negras, sería cons-

“truir un camino de hierro especial, para ponerlos en comunicación con un puerto del Pacífico ó del Atlántico, y abrirse así el mercado de San Francisco ó el de las Antillas.

“Es esta quizás una ocasión ventajosa de colocar aquí capitales extranjeros, porque no sólo habrá líneas férreas que construir, sino todo un gran material que suministrar, y además la explotación de las minas de carbón exige siempre el concurso de poderosas compañías.”

Publica después el Boletín en cada número la lista de los productos recientemente llegados al Museo, constituyendo con esta sección un apéndice constante al Catálogo general del Establecimiento.

Así, por ejemplo, refiriéndose á un informe del Consulado general de Bélgica en Salónica (Turquía), dice el Boletín bajo el rubro: “Sombreros de crín, de paja ó de otras fibras.—Muestras enviadas por el Consulado referido.—Dos sombreros de paja; país de origen, Italia. Costo en almacén, frs, 2.50 la pieza. Importación anual, 50 á 60 docenas.

Y bajo el título: “Chales,” y después de la indicación de que el florín-papel de Austria, de 100 kreutzer, equivale á frs. 2.10, dice:

“Muestra enviada: Chal de Viena. País de origen Austria. Este artículo se fabrica de diversas dimensiones, y los precios, franco á bordo en Salónica, varían entre frs. 3.20 y frs. 8.85 la docena. Descuento 12 por ciento. Precio para la dimensión 0.90 m. por 0.95 m.: 0,28 florín-papel ó sea 0.95 la pieza.—Envase en cajas. Consumo muy importante.”

En otra parte de tan interesante periódico, acerca de cuyos detalles de organización parece oportuno insistir, porque el Boletín del Museo Comercial de Bruselas puede servir de modelo á todas las publicaciones análogas, se lee lo siguiente:

“Proposiciones de negocios. (Sin responsabilidad).
 “Uno de nuestros Cónsules en los Estados Unidos
 “de Norteamérica acaba de enviar al Departamento de
 “Negocios extranjeros un informe concerniente al em-
 “préstito que la ciudad de su residencia debe realizar,
 “para asegurarse los medios de llevar á cabo trabajos
 “públicos destinados los unos á embellecer y sanear
 “la ciudad, los otros á favorecer el desarrollo de su
 “comercio.

“Entre los trabajos del primer grupo, puede citar-
 “se el ensanchamiento y reconstrucción de las atarjeas,
 “así como el pavimento de las calles. Las reservadas
 “para el tránsito de los carros pesados deben ser ente-
 “ramente pavimentados con bloques de granito ó de
 “pórfido. Lo mismo ha de hacerse con las vías de fuer-
 “te rampa. Otras serán pavimentadas en los lados,
 “poniéndoseles macádam en el medio, según el siste-
 “ma inglés, y en lo que concierne á las calles frecuen-
 “tadas por vehículos ligeros, el pavimento será de
 “madera ó principalmente de asfalto.

“Los trabajos del segundo grupo comprenden inmen-
 “sos elevadores, un vasto estanque interior, y muelles
 “de varios kilómetros de longitud.

“Todos esos proyectos deben realizarse en cuatro ó
 “cinco años, y nuestro Cónsul estima que las proba-
 “bilidades de los industriales belgas de tomar parte

“en los trabajos en perspectiva y de recibir órdenes
 “para la fabricación de aparatos y materiales, aumen-
 “tarían mucho si el empréstito fuese cubierto entre
 “nosotros.

“El informe del Cónsul da todos los datos necesarios
 “para poder juzgar con exactitud de las condiciones
 “financieras de la ciudad de que se trata, y los intere-
 “sados belgas pueden consultar dicho documento en el
 “Ministerio de Negocios Extranjeros.”

Veamos ahora de qué modo informa el Boletín á los comerciantes belgas, acerca de las cuestiones de tráfico importantes. Dice lo que sigue, bajo el título “El Comercio del boj en Oriente:”

“Según informes recogidos por la Legación de Bél-
 “gica en Turquía, las casas establecidas en Constanti-
 “noplá y que se ocupan del comercio del boj, tratan al
 “mismo tiempo este negocio en Persia y en Rusia, de
 “modo que no podría hablarse del tráfico de uno de es-
 “tos países, sin hacer mención del de los otros dos.

“El boj turco proviene del Asia Menor, y principal-
 “mente de los alrededores de Bartine y de Rizé.

“La exportación ha perdido mucho de su antigua
 “importancia, y si hoy no está completamente decaída,
 “se limita á cantidades insignificantes, y mucha parte
 “del boj explotado se destina al uso exclusivo de la ca-
 “pital misma.

“En Constantinoplá, la industria indígena lo emplea
 “en la fabricación de peines, de cucharas y de algunos
 “otros artículos trabajados por los ebanistas y por los
 “torneros.

“Los peines por sí solos absorben cerca del 90 por 100

“ de la producción total, que es de 800 toneladas anuales
 “ próximamente.

“ Este boj turco es cargado en Trebizonda. Su precio
 “ varía de 3 á 4 libras turcas, correspondiendo la libra
 “ turca á frs. 23, por 1,000 kilogramos franco, á bordo,
 “ en Constantinopla.

“ La exportación del boj persa, ya no representa hoy
 “ sino la cuarta parte de lo que era hace ocho ó diez
 “ años. Tan sólo en los dos últimos años, descendió
 “ de 8,000 á 6,000 toneladas, ó sea 1,000 toneladas por
 “ año.

“ Antes de la construcción del camino de hierro de
 “ Batoum, que es hoy la vía preferida, la mercancía era
 “ enviada de Astrakan á Rostow, y de este punto á Ta-
 “ ganrog; y por último, en Constantinopla era embar-
 “ cado para Inglaterra, casi único comprador.

“ La casa que en aquella época dominaba el mercado
 “ persa era la firma Coussis y Theophylactos en Rostow.
 “ Hoy, además de ésta, otros varios negociantes se ocu-
 “ pan de ese comercio, á saber: Jos. Gardner é Hijos, en
 “ Poti; Zwicky y C^a, John Scager y C^a y John R. Thom-
 “ son, en Constantinopla. Estas casas trafican también
 “ con el boj turco.

“ De 12 libras esterlinas que era antes su precio, ha
 “ caído á 6 libras la tonelada, libre de todo gasto, en Li-
 “ verpool.

“ Poti y sus alrededores suministran, por la vía de
 “ Batoum, el boj ruso. La exportación ha sufrido un
 “ descenso notable, atribuído como para la del boj persa,
 “ al empleo cada vez mayor, del boj americano en las
 “ fábricas de Europa. El precio es actualmente de 4

“ á 5 libras esterlinas la tonelada libre de gastos, en
 “ Liverpool.

“ La cifra de la exportación no puede precisarse.

“ Los principales compradores son la Inglaterra, la
 “ Francia y la Alemania.

“ La mercancía persa pasa por ser la mejor.

“ La calidad del boj turco no es ya la misma que an-
 “ tes, porque la explotación se hace ahora de un modo
 “ poco racional.

“ El apartado separa el boj en dos especies, á saber:
 “ la mercancía gruesa y la mercancía delgada.

“ La mercancía gruesa se subdivide: en 1^a clase, al pre-
 “ cio de 80 piastras oro el kantar turco de 44 ocques, co-
 “ rrespondiendo la libra turca de 100 piastras, á 23 fran-
 “ cos, y 78 ocques á 100 kilogramos; 2^a clase, á 40 piastras
 “ el kantar turco, y 3^a clase, á 20 piastras.

“ La mercancía delgada comprende dos clases: la 1^a,
 “ y la clase ordinaria, que se venden respectivamente
 “ á 50 y á 15 piastras el kantar.

“ Nuestro Cónsul en Tiflis nos dice que en el Cáu-
 “ caso, los bosques particulares están casi agotados por
 “ treinta años de explotación.

“ No quedan más que los del Estado, que contienen
 “ todavía mucho boj, y que están situados en el Depart-
 “ mento de Koutaïs, y en los alrededores de Soukhoun.
 “ La mejor clase es la de Koutaïs.

“ Desde hace dos ó tres años, el mercado de Bakou,
 “ recibe, por la vía del mar Caspio, boj de la Persia, cu-
 “ yas mejores clases son exportadas al extranjero, y las
 “ segundas y terceras, á Rusia. Este boj tiene ordina-

“riamente un diámetro de 13 á 22 centímetros, y una longitud de 70 centímetros á 2 metros.

“Los precios en Bakou son: 1ª clase, de 2.50 á 3 rublos el poud; y 2ª y 3ª clases, de 50 á 1.50 rublo el poud.

“Se encuentran á veces en Batoum partidas provenientes de Soukhoun, de un diámetro de 8 á 10 centímetros y de un largo de 70 centímetros á 2 metros, que se venden: los de 1ª clase, á 2 rublos; los de 2ª á 1.40, y los de 3ª á 0.60 rublo el poud.

“Paga el boj un derecho de salida de 0.10 rublo el poud.

“Además de las casas rusas citadas por la Legación en Constantinopla, nuestro Vice-Cónsul en Batoum señala además las firmas siguientes, que se ocupan de la exportación del boj, “Rychner y Cª,” en Batoum.—“P. Simeonides,” Agente en Batoum de la casa Coussis y Theophylactos, de Bakou.”

Esto, por lo que se refiere á informes sobre artículos de tráfico.

Como ántes se ha dicho, el Boletín se ocupa también de dar avisos al público acerca de las condiciones generales de los concursos para los trabajos públicos de diversas clases que ocurren en Bélgica y en el extranjero, y respecto de todos los cuales, los proyectos, planos, presupuestos y pliegos de condiciones pueden ser consultados en la oficina especial del Museo.

Así, considerando uno cualquiera de esos avisos, se lee: “El 6 de Febrero de 1890, al medio día, en la estación de “Lieje-Guillemins,” sala de espera de 1ª clase. Reconstrucción de la torre para el depósito

“de agua en la estación de Gouvy. Presupuesto, 17,105 francos. Plazo de ejecución, 90 días. Fianza previa, 350 francos. Informes detallados, en la oficina del Sr. Goffin, Ingeniero, Director de vías y obras públicas, calle “Laterale-2” en Bruselas: precio del plano, francos 0,30: pliego de condiciones especial, núm. 381.”

Y refiriéndonos ahora á cuestiones de otro orden y de interés general: como á pesar de la excelente organización del servicio consular belga y de los brillantes servicios que los Agentes de él prestan constantemente á su país, los opositoristas sistemáticos no dejan de criticarlo, el Boletín del Museo Comercial refuta esas críticas en un bien razonado artículo, del que transcribimos algunos fragmentos, porque definen con toda claridad las funciones confiadas á los Cónsules de carrera y á los Cónsules comerciantes.

“Se critica, dice, al Departamento de Negocios extranjeros, el no crear una carrera consular, con exámenes de capacidad y un escalafón riguroso; el no tener un depósito de candidatos á Cónsules, y el nombrar á algunos candidatos, desde luego, al grado más elevado, es decir, al de Cónsul general.”

Y responde: “Nuestra organización consular es mixta, porque se combinan en ella dos elementos: los Consulados de carrera, y los no retribuidos.

“Los Cónsules no retribuidos son, como se sabe, los Agentes locales, permanentes, escogidos en el alto comercio ó entre las personas notables de la plaza, y de preferencia entre los residentes belgas que puedan consagrarse al desempeño de un mandato consular.

“Estos Agentes, para quienes el Consulado es á menudo una carga onerosa, han estado en los negocios, y nadie mejor que ellos, por lo tanto, puede suministrar al público belga los informes prácticos necesarios.

“Estos Agentes son nombrados después de una elección, á la que se procede con extremo cuidado, fundándose en los informes de las Legaciones, de los Consulados generales y de las Cámaras de Comercio belgas que tienen relaciones con las plazas que han de ser provistas de Agente Consular.

“Y nadie mejor que nuestros mismos comerciantes podrían decir si están bien servidos ó no por los Agentes consulares del Gobierno belga, no retribuidos, puesto que para la satisfacción de las necesidades locales; su experiencia, sus relaciones y su conocimiento del Mercado, los hace más útiles, por regla general, que lo que puede serlo un funcionario nuevo en el lugar, durante el tiempo que emplea en hacer el aprendizaje indispensable.”

En efecto, lo único que se necesita para que un Agente consular subalterno y no retribuido sea verdaderamente útil, y de eso tiene siempre buen cuidado el Gobierno belga, es no escogerlos entre aquellos comerciantes que en la plaza donde han de residir, trafiquen en artículos del país que han de representar, á fin de evitar competencias, y por ellas, informes más ó menos interesados.

“Los Cónsules de carrera, todos los generales y otros muchos de grado inferior, sigue diciendo el Boletín, son funcionarios pagados por el Gobierno y coloca-

dos por él en un país ó en el centro de un grupo de países, para ejercer allí una especie de dirección superior de los Consulados. A esos Agentes corresponde centralizar los datos recogidos por los Consulados comerciantes, y deben exponer las cuestiones económicas, industriales y mercantiles, por medio de informes generales, y de estudios completos acerca de los adelantos de las industrias en el país ó países de su jurisdicción, así como sobre el mecanismo esencial de su comercio.

“Además, en los puntos en que no hay Legación á ellos incumbe el defender, cerca de las Autoridades, los derechos y los intereses de sus nacionales y del comercio de su país.

“Su nombramiento es de la competencia exclusiva del Ministerio de Negocios extranjeros, que es responsable de sus elecciones.

“Se han criticado algunas de éstas. Es evidente que el Gobierno no tiene la pretensión de ser infalible; pero injusto sería desconocer que sus nombramientos son siempre de buena fe y se inspiran en el interés general.

“La práctica seguida es escoger siempre á los Cónsules entre las personas dotadas de los conocimientos económicos y científicos necesarios, y aumentar, cada vez que las necesidades crecientes del comercio así lo exigen, el número de los Cónsules retribuidos.

“Pero no sólo no es indispensable sino que no sería conveniente aumentar más allá de ciertos límites el número de los Agentes de carrera, aun cuando hubiese todos los fondos necesarios para ello.