

El valor total de esta exportación importaba 180 millones de pesetas, mientras que el valor de la importación apenas alcanzaba á 12 millones. En estas cifras no están incluidos los valores de la importación y exportación de armas que son de 2.400,000 y de 13.600,000 pesetas respectivamente. La segunda en importancia es la industria textil ó sea la producción de géneros de lino y cáñamo, algodón y lana. En la primera trabajaban en 1875, 289,000 husos y 4,755 telares mecánicos. Los centros principales de esta industria son Gante, Tournoi, Roules, Nivelles, Malinas, Lieja y Bruselas. En 1879 la importación de hilados de lino, cáñamo y yute era de 3,400 toneladas y la exportación de 10,000 toneladas. La industria algodonera se ejerce en los mismos puntos, trabajando en 1880, 800,000 husos y siendo la importación de algodón en rama de 22,000 toneladas. Sin embargo la fabricación de hilados de algodón es ménos importante que la de tejidos. En 1878 el movimiento de importación y exportación de la industria algodonera arrojó las siguientes cifras:

	Importación.	Exportación.
Hilados	550,000 kilogramos.	841,000 kilogramos.
Tejidos	1.470,000 »	3.853,000 »

Una especialidad belga es la fabricación de encajes que tienen fama universal bajo el nombre de encajes de Bruselas, distinguiéndose por su blancura, delicadeza y poco peso. La industria lanera tiene su asiento principal en el E. del reino, en los distritos de Lieja y Verviers. En 1878 la importación y exportación presentaba los siguientes valores:

	Importación.	Exportación.
Hilados	10.900,000 pesetas.	67.500,000 pesetas.
Tejidos	20.750,000 »	39.000,000 »

Importante es también la fabricación de papel que tiene sus principales centros en Lieja y Bruselas, y produce grandes cantidades para la exportación que, en 1878 valia 21 millones de pesetas, mientras que el valor de la importación alcanzaba tan sólo á 3.400,000. Un puesto muy importante en el comercio internacional corresponde á la industria cristalera de Bélgica que produce las mejores láminas de cristal para espejos y ventanas. En 1879 la exportación de cristal de espejos valia 3.500,000 pesetas, exportándose, además, cristal de ventanas y escaparates 829,749 quintales, vidrio en botellas, 8,318 quintales, vidrio de color 19,152 quintales, vidrio fino 24,605 quintales. El valor de la exportación alcanzaba la cifra de 40 millones de pesetas. Las fábricas de porcelana y cacharrería, las de curtidos y objetos de cuero, así como las de cerveza y aguardiente, trabajan tan sólo para el consumo del país. La enorme prosperidad industrial de Bélgica es debida á la casi completa libertad de la industria, y en parte á la actividad enérgica de la sociedad del Fomento de la Industria nacional de Bruselas.

IV—Comercio.

Desde que Bélgica se libró en 1863 de la obligación de pagar á Holanda 1,5 florines por tonelada por cada barco que entrara en el Escalda, su comercio se ha desarrollado enormemente como demuestran las siguientes cifras que indican el término medio anual de los quinquenios respectivos.

	Comercio general.	Comercio especial.
1860 á 1870	2.513,000 pesetas.	1.309.500.000 pesetas.
1871 á 1875	3.618.000.000 »	1.800.000.000 »
1876 á 1880	4.451.300.000 »	2.487.600.000 »
1881	4.417.000.000 »	2.583.000.000 »

En 1878 los países europeos participaban en la importación con 78 por %, y en la exportación con 93,8 por %. La participación de los diferentes países en la importación y exportación general de 1880 y 81, resulta de las siguientes cifras:

	1880.	1881.
Europa Central..	Francia.. 331.800,000 fr.	335.700,000
	Zollverein.. 223.800,000 »	211.400,000
	Países Bajos.. 236.500,000 »	245.400,000
	Otros países.. 21.300,000 »	118.200,000
Europa Septentrional.	Inglaterra.. 255.100,000 »	240.300,000
	Rusia.. 126.700,000 »	118.200,000
	Dinamarca, Suecia y Noruega.. 36.600,000 »	34.400,000
Europa Meridional..	50.200,000 »	546.000,000
Estados- Unidos..	270.800,000 »	223.000,000
República Argentina..	39.500,000 »	32.700,000
Uruguay..	22.500,000 »	21.000,000
Brasil..	19.000,000 »	20.100,000
Chile y Perú..	8.400,000 »	7.300,000
Asia..	18.500,000 »	52.700,000
África..	5.700,000 »	7.400,000
Total del comercio de importación..	1,680.900,000 »	1,629.900,000

Si tomamos ahora aisladamente la importación del año 1881 y la dividimos, no según la nacionalidad de su procedencia sino con arreglo á la clase de las mercancías importadas, veremos que resulta la siguiente proporción.

CLASES	Francos.
Cereales..	349.500,000
Frutas y semillas..	81.600,000
Id. Coloniales..	63.300,000
Tabaco..	17.500,000
Bebidas fermentadas..	27.000,000
Animales y comestibles animales..	143.600,000
Total de los Artículos de consumo	682.500,000
Materias combustibles..	14.400,000
Minerales y piedras..	40.100,000
Metales en bruto..	59.100,000
Maderas..	49.700,000
Materias textiles..	261.100,000
Crines, pieles, cueros..	61.900,000
Total de Materias en bruto..	486.300,000
Hilados..	26.900,000
Tejidos..	60.700,000
Máquinas..	11.800,000
Diferentes materias manufacturadas..	28.800,000
Papel..	5.900,000
Total de manufacturas..	134.100,000
Abonos y retazos..	27.100,000
Drogas y materias tintóreas y químicas..	63.100,000
Aceites y resinas..	82.300,000
Otras mercancías varias..	154.400,000
Total de estos diversos artículos..	326.900,000
Total general de la importación..	1,629.800,000

Veamos ahora cual fué su comercio de exportación durante los años de 1880 y 1881, y luego pasaremos á la distribución del de 1881 según las diferentes clases de mercancías exportadas.

REGIONES	Estados.	1880	1881
Europa Central..	Francia.. 399.300,000 fr.	414.800,000	
	Zollverein.. 218.600,000 »	233.800,000	
	Países Bajos.. 151.200,000 »	160.300,000	
Otros países de la Europa Central..	15.200,000 »	17.000,000	
Europa septentrional.	Inglaterra.. 216.900,000 »	254.400,000	
	Rusia.. 13.200,000 »	16.800,000	
	Dinamarca..		
	Suecia y Noruega.. 10.900,000 »	12.800,000	
Europa Meridional..	81.200,000 »	99.300,000	

América	Estados-Unidos.	36.200,000 fr.	42.500,000
	Repúb. Argentina.. . . .	5.400,000 »	10.800,000
	Uruguay.	500,000 »	1.000,000
	Brasil.	13.300,000 »	20.700,000
	Chile y Perú.	4.000,000 »	7.900,000
El resto de América.	5.100,000 »	7.200,000	
Asia.	10.300,000 »	7.200,000	
Africa.	2.300,000 »	2.100,000	
Total de la exportación.		1.216.700,000 »	1.302.700,000

Reparto de la exportación belga en 1881 según las diferentes mercancías que la constituyeron.

CLASES	Francos.	
Cereales.	137.000,000	
Frutas y semillas.	34.600,000	
Frutos coloniales.	43.600,000	
Bebidas fermentadas.	3.500,000	
Ganados y comestibles animales.	66.200,000	
Combustibles.	81.300,000	
Minerales y piedras.	73.400,000	
Metales en bruto.	112.800,000	
Maderas.	3.300,000	
Materias textiles.	95.500,000	
Crines, pieles y cueros.	63.900,000	
Cacharrería y vidriería.	54.400,000	
Hilados.	134.200,000	
Tejidos.	81.400,000	
Máquinas.	56.300,000	
Diferentes manufacturas.	60.100,000	
Papel.	22.500,000	
Abonos y retazos.	11.600,000	
Drogas y materias químicas y tintóreas.	27.900,000	
Aceites y resinas.	71.600,000	
Otras varias mercancías.	67.600,000	
Total de la exportación belga en 1881.		1.302.700,000

En cuanto al comercio de tránsito fué en 1881 de 1,157.954,000 francos.

Para completar la ligera idea que del comercio belga acabamos de dar á nuestros lectores, ponemos á continuación algunas cifras comparativas que bastarán para demostrar el considerable desarrollo alcanzado por esta nación en el corto período de algunos años.

En efecto, la importación y exportación propiamente dichas que tuvieron lugar en aquel país, desde el año 1866 al de 1870 tuvo un término medio anual de 842.300,000 francos para la primera y 655.800,000 para la segunda.

Este término medio fué de 1,315.400,000 francos, y 1,062.900,000 respectivamente desde 1871 á 1875, y de 1,510.800,000 y 1,133.000,000 á contar desde 1876 á 1880. Y este desarrollo cada vez más notable se observa más aun si se tiene en cuenta que mientras en el año 1831, la importación especial belga fué de 90.000,000 de francos, y su exportación de 96.600,000, cincuenta años más tarde, esto es, en 1881, fué ya como hemos dicho, de 1,629.900,000 y 1,302.700,000 respectivamente; de manera, que durante cincuenta años, ha ido progresando su comercio exterior en un 40% anual próximamente, con respecto á las cifras de 1831.

Tratados de comercio existen con España, Portugal, Suiza, Turquía, Marruecos, Perú, Bolivia, Méjico, Siam, China y Japon. Bélgica mantiene los siguientes consulados.

ALEMANIA: Aix-la-Chapelle, C.—Altona y Hamburgo, C. G.—Berlin, C.—Colonia, C. G.—Danzig, Emden, Francfort del Mein, Geestemünde, Roenigsberg, Leer, Memel, Norden, Rendsburg, Stetin, Stralsund, C.

ARGENTINA (República): Buenos-Aires, Parana, Rosario, C.

AUSTRIA-HUNGRÍA: Brunn, Fiume, C.—Pest, C. G.—Ragusa, C.—Trieste, C. G.—Viena, C. G.

BOLIVIA: Autofagasta, C.—La Paz, C.

BRASIL: Bahía, Ceará, Curitiba, Desterro, Santa Catharina, C.—Maranhao, C. G. y C.—Para, Pernambuco, Porto Alegre, C.—Rio La Janiero, C. G.—Santos, C.

COLOMBIA: Barranquilla, Cartagena, Panamá, C.

COSTA-RICA: Guatemala, C. G.

CHILE: Copiapó, C.—Valparaiso, C. G.

CHINA: Shangai, C. G.—Tchefú, Tien-kin, C.

DINAMARCA: Copenhague, Elseneur, Hjøwing, Thisted, Colonias.—San Tomas, C.

ECUADOR: Guayaquil, Quito, C.

EGIPTO: Cairo, C. G. y C.

ESPAÑA: Almería, Barcelona, Bilbao, Gijón, Huelva, Madrid, Mahon, Málaga, Palma, C.—Santander C. G. y C.—Sevilla, Tarragona, Valencia, Vigo, C.—Colonias, Habana, C.—Manila, C. G. y C.—Matanzas, Puerto-Rico, Santiago de Cuba, Santa Cruz de Tenerife (Islas Canarias,) C. G. y C.

ESTADOS-UNIDOS: Atlanta, Baltimore, Boston, Charleston, Chicago, Cincinnati, Detroit, Galveston, Green, Bay (Viscosin), Luisville, Norfolk, C.—Nueva Orleans, C. G.—Filadelfia, C. G.—Ríchmond, San Luis, C.—San Francisco, C. G. y C. Savannah, C.

FRANCIA: Bayona, Bordeaux, Boulogne, Calais Cete, Cherburgo, Dunkerque, Le Havre, Lille, Lorient, Lyon, C.—Marsella, C. G.—Nancy, C.—Nantes, C. G. y C.—Saint Nazaire, Niza, C.—París, C. G.—Reims, La Rochelle, Roubaix, Rouen, S. Quentin, Toulon, Tourcoing, C.—Colonias, Argel, C. G.—Bona, Oran, Philippeville, Reunión (Jamaica) Saigon, C.

GRECIA: Atenas, Corfú, Patras, Syra, Zante, C.

HAITI: (República) Cayes, C.

HONDURAS: Comayagua, C.

INGLATERRA: Aberdeen, Belfast, Berwick, Birmingham, Bradford, Ccves, Darmouth, Douvres, Dublin, Falmouth, Glascou, Guernesey, Hull, Jersey, Leith, C.—Lerwick (sla de Mainland) C. G. y C., siéndolo para las islas de Shetland y Orcadas-Limerik. Liverpool, Lóndres, Manchester, Margate, Milford-Haven, Newcastle, Penzauce, Portsmouth, Queeustown, Ramsgate et Deal, Southampton, Sunderland, West-Hastlepool, Jarmouth, C.—Colonias-Akyab (Bengala), Bombay, Brisbane, C.—Calcutta, C. G. para la India. El Cabo, C. G. y C.—Colombo, Isla de Ceylan, Freetown, Gibraltar, Halifax, Hong-Kong, Malta, Maulmain, Melbourne (Puerto de S. Felipe,) Montreal, Newcastle (Australia), Punta de Galles (Ceylan), Puerto Adelaida, Puerto Luis (Mauricio), Puerto Natal, C.—Quebec, C. G.—Rangoon (Pegu,) Singapore, Sant Johns, Tierra Nueva, Sydney, C.

ITALIA: Ancona, Brindisi, Cagliari, Civita-Vecchia, Florencia, C.—Génova, C. G.—Liorna, Lucca, Mesina, C.—Milan, C. G.—Nápoles, Palermo, Roma, Turin, Venecia, C.

JAPON: Hiogo, Nagacki, Osaca Yokohama, C. G.

MARRUECOS: M. R.

MÉJICO: Campeche, Méjico, Tampico, Vera-Cruz, C.

PAISES BAJOS: Amsterdam, Bois-le-Duc, Bronwershaven, Dorthrecht, Flessingue, Groningue, Haslingue, Maestricht, C.—Rotterdam, C. G.—Colonias, Curazao, Padang, Samarang, Soerabaya, C.

PERÚ: Lima, C. G. y C.—Mollenda, Tacna y Arica, C.

PORTUGAL: Fayal (Azores), Lisboa, Madera, Porto, Villa nova de Portimao, Villa real de S. Antonio, C.—Colonias, Macao, Praya, (Sanhiago, Islas del cabo Verde,) C.

RUMANIA: Bucharest, Constanza, (Kustendje,) Crafova, Galatz, Jassy, C.

RUSIA: Arkhangel, Berdiansk, Libau, Marioupol, Moscou, Narva, Odessa, Pernau, Reval, Riga, San Petersburgo, Tangarog, Tiflis, C.

SAN SALVADOR: Véase Guatemala.

SERVIA: M. R.

SUECIA Y NORUEGA: Bergen, Kristiania, Kristianssand, Gothembourg, C.—Stockholm, C. G.

SUIZA: Basilea, Ginebra, Zurich, C.

TURQUÍA: Andrinópolis, C.—Reyruth, C. G.—Salónica, Smyra, Trebizonda, Trípoli, Varna, C.

URUGUAY: Montevideo, C.

VENEZUELA: Bolívar, Caracas, La Guyara, Puerto Cabello, C.

V—Comunicaciones.

Ríos y canales. La longitud total de los ríos y canales navegables sostenidos por el Estado, es de 1,438 kilómetros. Los principales ríos son el Escalda, de cuyo curso total de 430 kilómetros, 340 son navegables, y cuya anchura en Amberes es de 660 metros con una profundidad, durante la marea alta, de 15 metros. Constituye una vía de comunicación importante entre las ciudades de Tournai, Audenarde, Gante, Deudermonde y Amberes. El único afluente de importancia es el Rupel; el segundo río de importancia es el Mosa, el cual, lo mismo que el Escalda, nace en Francia á la que pertenecen 360 kilómetros de su curso, entra en Bélgica cerca de Gibet siguiendo su curso hácia el N. hasta Namur, donde se dirige hácia el N. E. pasando por Lieja y formando desde Nise la frontera entre Bélgica y Holanda, separando las dos provincias del Limburgo. El trecho del Mosa perteneciente á Bélgica, es de 160 kilómetros. Todos los demás ríos son pequeños, mereciendo mencionarse tan solo el Izer que es navegable y desemboca en el mar cerca de Niemoport. Entre los muchos canales son dignos de mención el de la Campiña, llamado también del Norte, por medio del cual el Escalda comunica con el Mosa ó bien Amberes con Venloo, el canal de Lieja que comunica el Mosa con el Mosela, el de Bruselas que enlaza esta ciudad con Amberes, el de Ostende á Brujas y Gante, y muchos otros.

Ferrocarriles. En 1.º de Enero de 1880 la longitud total de los ferrocarriles belgas era de 4,012 kilómetros de los que 2,662 pertenecía al Estado, y 1,350 á particulares. El número de las estaciones era de 478, y el rendimiento limpio de 39 millones de pesetas. El capital invertido por el Estado alcanzaba en 1878 la cifra de 589 millones.

Caminos de hierro en 1881 y 82.

	1881.	1882.
Extensión de las líneas en explotación.	{ Por el Estado. 4,182	{ 3,038 } 4,293 kil.
	{ Por las Compañías.	{ 1,255 }
Red del Estado.	{ Número de estaciones. 612 fr.	{ 644
	{ Ingresos. 113.395,143 »	{ 119.256,301
	{ Gastos. 70,756,134 »	{ 74.642,328
Red de las Compañías.	{ Número de estaciones. 354 »	{ 353
	{ Ingresos. 38.458,174 »	{ 39.626,462
	{ Gastos. 21.173,529 »	{ 21.197,596

Tarifas de ferrocarriles.

Bélgica, pequeña por su territorio aunque grande por la actividad é inteligencia industrial de sus hijos, se halla en un estado tan floreciente bajo el punto de vista de la civilización y del trabajo que llega á rivalizar con la misma Francia, haciendo la competencia á muchas de las manufacturas de verdadero origen parisien, y á aventajarla en otras que podríamos llamar cosmopolitas; y el secreto de semejante prosperidad no hay que buscarlo sino en sus minas de hulla tal vez, pero sí de seguro en la vasta y bien combinada red de sus vías férreas, que cubren toda la superficie del país, y cuyas tarifas de transporte están á su vez tan sábiamente combinadas unas con otras, incluidas las de aquellos ferrocarriles propios del Estado, que forman, por decirlo así, una sola y única tarifa general que da para todos los puntos de partida y de llegada precios rigurosamente fijos. Con todo, no se crea que estas tarifas sean menos voluminosas de lo que lo son en España, ya que comprendi-

das las de tránsito están impresas en 53 volúmenes; pero como obedecen á un plan determinado y á un pensamiento único, como jamás varían los precios según sea la empresa ó la línea ferro-viaria que se utiliza, y sí según las distancias, las mercancías, la velocidad, el peso ó el volumen, de ahí que el comercio encuentre en ellas una claridad y una sencillez de que desgraciadamente carecen por completo las tarifas de los caminos de hierro españoles, por cuya razón creemos merece ser este punto examinado con alguna detención.

El principio y la idea general que descuellan en la confección de las tarifas belgas son las de fomentar la exportación y la importación, por los puertos de mar primo, y luego por el interior; siempre que se trate de remesas ó expediciones mayores de 5,000 kilogramos. No es esto decir que estas tarifas sean inaceptables para las remesas de una cantidad menor de mercancías, pero sí que en este caso, la baratura verdaderamente maravillosa de las tarifas de transporte por los ferrocarriles belgas no llega ya á ser tanta ni tan asombrosa.

El primer centro industrial de Bélgica lo es sin duda alguna Bruselas, verdadero corazón de aquel país donde afluyen como otras tantas caudalosas arterias, tanto los ferrocarriles principales como el canal que comunica con el Mosa y el Escalda; Bruselas recibe las órdenes comerciales y las trasmite por esas fáciles y rapidísimas vías de comunicación al resto de la Bélgica, al paso que en sus vastos y activos talleres prepara sin descanso las manufacturas que como hemos dicho rivalizan con las de Francia, Alemania é Inglaterra, contribuyendo á ello en una proporción muy considerable, la circunstancia que antes hemos apuntado en lo relativo á las tarifas de transporte, esto es, la de que se fomenta con preferencia la exportación é importación de mercancías en remesas ó envíos superiores á 5,000 kilogramos. Y en tanto es ello así, que según las estadísticas del movimiento mercantil por las vías férreas belgas y alemanas, Bélgica, de cada 100 kilogramos sólo transportó en 1881, 4'0 en el concepto de pequeños bultos transportados á pequeña velocidad, al paso que Alemania, transportó 6'3, y Francia llega casi á hacer con arreglo á la tarifa general, la mitad del tráfico que hay en sus líneas férreas; si bien se notan entre estas últimas diferencias muy apreciables, pues mientras el ferrocarril del Midi ha llegado á recibir en un solo día 4,850 bultos aislados, y solo 3, 173 dentro de las condiciones establecidas por sus tarifas especiales, el ferrocarril de Orleans transporta en bultos aislados el 20% de su tonelaje total, el del Oeste, el 19% y el del Este el 20%.

Fijándonos ahora en el examen de las tarifas belgas, y dejando á un lado toda comparación con las de otros países, puesto que las tarifas varían según las naciones por la sencilla razón de que la clase de productos importantes y exportados, es muchas veces completamente distinta y distintas también las condiciones de su comercio, diremos que los ferrocarriles belgas tienen tres clases ó tarifas de transporte.

La tarifa n.º 1 se aplica á los bultos que han de remitirse por expreso á domicilio. Según esta tarifa, el coste de 5 kilogramos de peso ó ménos es de 80 céntimos de franco, cualquiera que sea la distancia siempre que se franqueen, y en otro caso, pagan según las distancias recorridas:

90	céntimos hasta 25	kilómetros
1	francos de	26 » á 75
1,10	» »	76 » » 420

La tonelada cuesta por expreso y á una distancia comprendida entre 1 y 5 kilómetros 42 francos; á 6 kilómetros, 42,30 francos; pasando de 5 kilómetros, y no excediendo de 75 hay un aumento de 30 céntimos por tonelada y kilómetro, cuyo aumento es solo de 20 céntimos cuando la distancia recorrida no es menor de 76 kilómetros ni mayor de 150, y varía luego desde 20 á 10 céntimos por tonelada y kilómetro, á partir de esta última distancia hasta la de 420 kilómetros, límite de lo prevenido ó tarifado.

Los precios de tarifa se aplican á cada bulto y se calculan de 10 en 10 kilogramos. Los