

bultos por expreso se expiden en el primer tren de viajeros, partiendo una media hora después de registrados, y llegando al mismo tiempo que estos últimos.

Sigue luego la tarifa n.º 2 á gran velocidad para bultos pequeños y encargos que no excedan de 200 kilogramos de peso; esta tarifa se aplica á todos los envios cuyo expedidor no pida por escrito la aplicación de las tarifas n.º 1 ó n.º 3. Con arreglo á esta tarifa, los bultos pequeños de 5 kilogramos ó ménos, que se expiden con franqueo ó sea sin gastos y acompañados de una guía estendida con arreglo al modelo prescrito por las administraciones de los respectivos ferro-carriles satisfacen la cantidad invariable de cincuenta céntimos, cualquiera que sea la distancia que hayan de recorrer; pero cuando los bultos ó encargos pesan más de 5 kilogramos, entonces y á partir de los 10 devengan cinco céntimos más por cada 10 de aquellos. Los encargos y bultos cuyo peso no excede de 5 kilogramos y están franqueados, se remiten á su destino durante las primeras horas de la mañana siguiente al día de su partida; y los demás, durante la tarde del día en que son aceptados. En cuanto á los bultos de 5 kilogramos y con mayor motivo los no franqueados, los que no van acompañados de la correspondiente guía de expedición, los que tienen un valor declarado de más de 200 francos y los que están gravados con un reembolso de igual suma, no se les puede aplicar la tasa de 80 céntimos en la tarifa n.º 1 ni la de 50 en la de n.º 2; los bultos de cualquiera de estas clases, en las remesas cuyo peso está comprendido entre 6 y 10 kilogramos se tasan de la siguiente manera:

50 céntimos para una distancia de	1 á 25 kilómetros.
60 » » » » » » » » » »	26 » 75 » » » » » » » » » »
70 » » » » » » » » » »	76 » 420 » » » » » » » » » »

Con arreglo á la tarifa número 2, cada tonelada de mercancías cuesta 8 francos si la distancia recorrida no excede de 5 kilómetros; si excede de ella sin que pase de la de 75 se aumentan 20 céntimos por cada kilómetro; y si la distancia recorrida excede de 75 la tasa varía según sea aquella entre 20 y 10 céntimos. Este sistema de tarifas, del cual tenemos también en España abundantes ejemplos aunque tal vez no den ellos los resultados que en Bélgica, por la sencilla razón de que no son las mismas las condiciones de la industria y del comercio belgas que las del comercio y la industria españolas, tiene también sus inconvenientes bajo el punto de vista de la proporción entre el servicio prestado y la remuneración recibida, pues puede darse el caso de que con una misma mercancía, remitida en igual cantidad y á distancia menor, devengue unos derechos de transporte superiores á los que en otros casos devenga transportada á una distancia mayor. Debe sin embargo tenerse en cuenta, que en la mayor parte de los casos, esta aparente injusticia se funda en la conveniencia de facilitar y favorecer el movimiento de importación y exportación por los puertos de mar, ó sea á la necesidad y conveniencia de que se favorezcan mutuamente los transportes marítimos y los terrestres; cosa que generalmente no han tenido en cuenta las compañías de los ferro-carriles españoles al determinar en sus tarifas especiales una organización parecida á la que acaba de sugerirnos la presente observación.

La tarifa número 3 comprende las mercancías transportadas á pequeña velocidad y se dividen en cuatro clases. En los precios que devenga según tarifa un peso de 400 kilogramos de mercancías, comprendidas en la primera clase, no van incluidos los gastos accesorios. Entran en la 2.ª y 3.ª clase las mercancías que tienen un peso de 5,000 kilogramos, las que lo tienen menor se asimilan á los envios de la clase 1.ª y se tasan con arreglo á la misma. Forman en la 4.ª clase las remesas de 10,000 kilogramos. Las mercancías aseguradas contra pérdidas y averías solo pueden ser cargadas y descargadas por cuenta de la administración, la cual según el artículo 65 del reglamento belga sólo responde de las mermas y averías, cuando la mercancía no está asegurada, hasta un máximo de 4 francos por kilogramo, siempre que las expediciones se hagan en las condiciones de las tarifas números 1 y 2 y de un máximo de 75 céntimos por kilogramo, si se hacen en las de la tarifa n.º 3. El

mismo reglamento previene en su artículo 65 las primas que han de pagarse para asegurar una buena entrega y los plazos fijos dentro de los cuales debe efectuarse.

Los gastos accesorios son; 50 céntimos por tonelada para la comprobación del peso, 20 céntimos por expedición para su registro, 10 céntimos por cada 100 kilogramos para carga y descarga, y 30 por cada 100 kilogramos también para la entrega á domicilio.

El precio mínimo tasado por expedición es de 60 céntimos por transporte, 20 por registro y 10 por carga y descarga ó sean en junto, 90 céntimos respondiendo de 75 céntimos por kilogramo la administración.

Cien kilogramos de mercancías remitidas á 100 kilómetros de distancia cuestan en cualquiera de las cuatro clases que comprende esta tarifa, 4'20 francos de transporte, 0'20 de registro, 0'10 de carga y descarga, y 0'01 por la numeración de los bultos; ó sean en junto 4'51 francos con garantía de 0'75 francos por kilogramo.

Según el artículo 58 del reglamento belga, la mercancía cuyo peso es inferior á 200 kilogramos por cada metro cúbico se recarga con un aumento del 50 por 100 contado sobre un peso efectivo hasta llegar al máximo de 200 kilogramos por metro cúbico, ó con un peso igual á la mitad del tonelaje del material utilizado.

Además del mínimo de la tasación fijada para los envios de 400 kilogramos en primera clase, de 5,000 en 2.ª y 3.ª y de 10,000 en la 4.ª comprende la tarifa belga un segundo mínimo. Así es que la tasación ó precio de tarifa no puede ser inferior á 60 céntimos cuando la mercancía transportada lo es á una distancia comprendida entre 1 y 5 kilómetros, á 65 céntimos cuando recorre 6 kilómetros, á 1'40 francos cuando 25, á 2'40 cuando 50, á 4'20 cuando recorre 100 kilómetros, á 7 si 200, á 8'60 cuando 300, y finalmente, á 10'20 si recorre 400 kilómetros.

En cuanto á las mercancías remitidas según las condiciones de alguna de las cuatro clases de la tarifa 3.ª, los precios de transporte por tonelada y kilómetro son como sigue:

Kilómetros.	Francos.	Clases.	Mínimum de peso.
De 1 á 5	1,50	1.ª	400 kilogramos.
» » »	1,40	2.ª	5,000 »
» » »	1,30	3.ª	5,000 »
» » »	0,80	4.ª	10,000 »

Luego en pasando de 5 kilómetros, en cada uno de ellos se aumentan por tonelada: en 1.ª clase, 10 céntimos, hasta 75 kilómetros; 8 desde 75 hasta 150, 6 desde 150 hasta 200, 34 desde 200 á 420.

En 2.ª clase se aumentan 8 céntimos hasta 75 kilómetros, 4, de 75 á 125, y 2, desde 125 hasta 420.

En tercera clase, es este aumento de 6 céntimos hasta 75 kilómetros, de 3, desde 75 hasta 100, de 2, si de 100 á 125 y de 1 desde 125 hasta 420.

Finalmente, estos mismos aumentos progresivos proporcionales á las distancias recorridas, se computan en los envios hechos con arreglo á la clase 4.ª de la manera siguiente: 6 céntimos de aumento desde 6 á 25 kilómetros, 4, de 25 á 75, 2, de 75 á 100, y 1, de 100 á 420.

Para completar esta idea general de las tarifas belgas, vamos á dar algunos ejemplos prácticos de su aplicación á diferentes envios y expediciones, según sean el peso y las distancias recorridas.

El alumbre por ejemplo, está comprendido en la clase 2.ª Si se remite una tonelada de este artículo á una distancia de 100 kilómetros, deberá pagar con arreglo á la clase 1.ª 10'50 francos sin los gastos accesorios, ó sean 11'50 comprendiéndolos. Pues bien, si el expedidor en vez de una sola tonelada remite 5 á la vez, los derechos de transporte se fijarán en 8 francos con arreglo á la clase 2.ª; de manera que obtendrá un beneficio de 2'50 francos por tonelada.

La alumina remitida á la distancia de 300 kilómetros, cuesta á 21'50 francos la tonelada por estar comprendida en este caso en la clase 1.^a, pero si se cargan 10 toneladas, como estará comprendida en la 4.^a clase, solo satisfará 6'50 francos por tonelada, lo cual representa una economía de 15 francos por tonelada en el transporte.

Una tonelada de acero en bruto, cuesta, remitida á la distancia de 200 kilómetros, 17'50 francos; al paso que si se remite á 5,000 kilómetros, estará comprendido en la clase 3.^a, no habrá de satisfacer más que 7'50 francos y dará por tanto una economía de 10 francos en tonelada.

Así pues se observa que en las tarifas especiales belgas, como en la mayor parte de los países suele acontecer, los comerciantes al por mayor son los que resultan más beneficiados, y otro tanto sucede también con las tarifas generales ú ordinarias.

Por esto sin duda es por lo que la tarifa general n.º 1 para el carbon de piedra, cok y briquetas desde Lieja á Maestrich por la línea del Norte de Bélgica y Chimay, se aplica á las remesas de 10,000 kilogramos con un precio de 3'38 francos tonelada para una distancia que no sea mayor de 130 kilómetros, de manera que resulta á razon de 245 diez milésimas de franco por tonelada y kilómetro.

La tarifa general n.º 1 por la línea Liegeois para idem á 129 kilómetros, 3'35 francos ó sean 0'026 francos por tonelada y kilómetro.

Id. 1.^a por la línea de Malinas para id. á 165 kilómetros, 4'29 francos, ó sean 0'026 francos.

Id. por la línea de Lieja para 100,000 kilogramos de hulla 0'02 francos.

Igual cantidad, género y destino cuesta en la línea Limburguesa 0'025 francos, y en la de Malinas 0'02. Diez mil kilos de hulla á igual destino cuestan por la línea del Norte de Bélgica 0'0274 francos, por la del Liejense 0'0279 y por la de Gante 0'04.

Ahora comparando estos precios que rigen para la exportación con los que se aplican por la tarifa mixta en el interior, encontramos que la hulla está colocada en la clase 4.^a de la tarifa general si el envío es de 10,000 kilogramos y paga según este número de la tarifa:

Distancias.	Francos.	Por tonelada y kilómetro.
10 kilómetros.	1,20	0,120 francos.
30 »	2,30	0,0760 »
50 »	3,10	0,0602 »
70 »	3,90	0,0557 »
100 »	4,60	0,0460 »
200 »	5,60	0,0280 »

La tarifa general n.º 7 para el acero en bruto, achicoria y raices, cementos, hierros fundidos, mármol en planchas, patatas, etc., fija para 10,000 kilogramos:

Distancias.	Francos.	Por tonelada y kilómetro.
10 kilómetros.	1,10	0,110 francos.
50 »	3,00	0,060 »
100 »	4,50	0,045 »
400 »	8	0,020 »

al paso que en la tarifa mixta que rige para el interior, los precios, por cada remesa de 5,000 kilogramos, son los siguientes:

Distancias.	Francos.	Por tonelada y kilómetro.
10 kilómetros.	1,600	0,160 francos.
50 »	4,000	0,080 »
100 »	6,250	0,0625 »
400 »	9,500	0,0237 »

La tarifa general n.º 12 para tejidos llamados de bombasí, se aplica también á los minerales de hierro para los abonados, ó sea para aquellos que tienen con la administración de las líneas contratos especiales pero en los cuales puede entrar cualquiera mediante iguales condiciones. Estos abonados se comprometen á dar diariamente á la carga sin exceptuar los días festivos un minimum de un vagon de 10 toneladas, y pagan 2,44 francos por una distancia de 75 kilómetros, ó sea á razon de 0,0325 francos por tonelada y kilómetro, al paso que los no abonados han de satisfacer 5'50 francos por igual tonelaje y recorrido, ó sean 0,0734 francos por tonelada y recorrido.

La tarifa especial n.º 15 que es comun al Estado y al ferro-carril de Gand-Terneuzen, grava toda clase de mercancía para la exportación é importación, por el puerto de Terneuzen y saliendo de Gante en condiciones iguales á las de la tarifa mixta, si bien con los precios de 1'30 francos para el minimum de peso y de 3'30 por tonelada, en 1.^a clase, 3'20, en 2.^a 3'10 en 3.^a y 2'60 en 4.^a; al paso que á los precios ordinarios de la tarifa mixta, la distancia de 42 kilómetros está gravada en 2'10 francos para el minimum de peso y en 5'20 por tonelada en 1.^a clase, en 4'36 para la 2.^a, en 3'52 para la 3.^a y en 2'68 para la 4.^a

La responsabilidad de las empresas por pérdidas y averías, está limitada por el artículo 65 del Reglamento vigente en Bélgica, y se reduce á 75 céntimos por kilogramo para las mercancías expedidas á pequeña velocidad. Las mercancías expedidas sin responsabilidad ninguna son: los aceros laminados en barras ó en hazes abiertos no cubiertos y en cajones; los animales domésticos encerrados en cajas, cerveza en pipas, aros para ruedas, canalones de hierro no cubiertos y remitidos en vagon abierto, restos de lino mojados, residuos de sal refinada impropios para el uso doméstico y no cubiertos, hoja de lata en planchas, hierros para adornos, hierro fundido en barras no cubierto, ramaje en hazes, sal refinada no cubierta, galena en sacos, máquinas viejas, mármoles en planchas ó en bloques, marmitas ó cacharrería de fundición, minerales de plomo, minerales innominados, adornos de hierro ó de fundición, pieles saladas, pieles de buey, vaca ó becerrillo frescas ó sin tundir, amparándose en la 3.^a clase de la tarifa, tierra plomiza, palastros finos ó pulimentados, zing en planchas y zing laminado.

Correos. Las 638 administraciones de correos, que en 1879 despacharon unos 86 millones de cartas particulares, 11 millones de correspondencias oficiales, 70 millones de periódicos y 28 millones de otros impresos, con un rendimiento líquido de cerca de 4 millones de pesetas, se habian aumentado en 1882 en 872: el de cartas particulares en 81.629,309, el de tarjetas postales, en 22.586,876; la Correspondencia administrativa subía á 13.466,891 oficios los periódicos, 86.675,000 números impresos, 46.497,000. Que implican 12.739,743 francos de ingresos, y 7.796,598 francos de gastos.

Telégrafos. En 1879 existían 708 despachos de telégrafos que admitieron 3.242,615 telégramas particulares, y 1.882,261 partes oficiales excediendo los gastos á los ingresos en unas 500,000 pesetas. El 1.º de Enero de 1880 la longitud total de las líneas era de 5,410 kilómetros, con una longitud de alambres de 23,572 kilómetros, sin contar los 1,065 kilómetros que importaban los alambres telegráficos de los ferro-carriles. El 1.º de Enero de 1883 habia 5,851 kilómetros. La longitud de los alambres era de 26,074 kilómetros sin contar los 1,140 colocados á expensas de los concesionarios de ferro-carriles, los 1,531 colocados á lo largo de los rios, los 327 del real observatorio de Bruselas, ni los 50 de Bruselas á Amberes para el servicio orario de la casa Auseática.

Segun los datos de la compañía internacional de teléfonos, habia en Bélgica á principios de este año seis ciudades que tenían red telefónica.

Marina mercante. Mientras que en 1847 la marina mercante belga contaba 143 barcos de la capacidad total de 27,176 toneladas, en 1878 no quedaban más que 58 barcos, pero la capacidad total se habia elevado á 60,708 toneladas, de las que 50,389 correspondian á 34 vapores.

Desde 1878 el desarrollo de la marina mercante lo demuestra el siguiente cuadro del

Efectivo de la marina mercante en 1.º de enero de 1883.

	BUQUES DE VELA.		BUQUES DE VAPOR.		TOTAL.	
	número.	toneladas.	número.	toneladas.	buques.	toneladas.
1879	24	1,0319	34	50,389	58	60,708
1880	25	11,655	39	59,536	64	71,191
1881	24	10,442	42	65,224	66	75,666
1882	18	7,354	41	70,86	59	77,840

De los 58 buques que existían en 1878 pertenecían á la matrícula de Amberes 48 con 58,238 toneladas, á la de Ostende 5 buques de 1,597 toneladas, á la de Gante 3 buques de 555 toneladas, y á la de Bruselas 2 buques de 318 toneladas. En 1881 el número total de buques había aumentado 1 siendo 59, con 77,810 toneladas, habiendo entre ellos 41 vapores con 70,486 toneladas, de modo que los 18 buques de vela tenían una capacidad total de 7,324 toneladas.

Movimiento de buques. El comercio marítimo de Bélgica se concentra casi exclusivamente en el puerto de Amberes, en comparación con el cual es insignificante el de Ostende. En 1878 el movimiento de todos los puertos era el siguiente:

	Buques.	Toneladas.	Vapores.	Toneladas.
Entraron.	6,505	3,184,747	4,143	2,447,820
Salieron.	6,326	3,124,799	4,119	2,414,468

En cuanto al pabellón, pertenecían al inglés 49,5 por % de los buques, 62,5 por % de la capacidad, y 62 por % de la carga, mientras que al pabellón belga correspondían solamente 15,0 por % de los buques, 7,1 por % de la capacidad, y 6,9 por % de la carga. En 1880 y 1881 el movimiento de puertos fué el siguiente:

Movimiento de los puertos belgas de 1880 á 1881.

	BUQUES.			Toneladas.	Cargamento.
	Cargados.	En lastre.	Total.		
Vapores.	3,201	811	4,072	2,773,603	2,554,223
Buques de vela.	1,835	41	1,876	628,961	598,373
Total entrados en 1881.	5,036	912	5,948	3,362,564	3,152,596
Total entrados en 1880.	5,749	918	6,667	3,571,182	3,386,368
Vapores.	2,479	1,583	4,062	2,711,075	1,730,266
Buques de vela.	820	888	1,708	620,043	292,199
Total salidos en 1881.	3,299	2,471	5,770	3,331,078	2,022,465
Total salidos en 1880.	3,460	3,155	6,615	3,544,964	2,013,797

VI—Hacienda.

La situación financiera así como el progreso industrial y mercantil en Bélgica, han sufrido durante los últimos años alternativas varias, debidas unas á la influencia de las épocas de apogeo y de las crisis porque han pasado sucesivamente las principales naciones europeas, y consecuencia las otras de las condiciones político-sociales, propias del Estado á que nos referimos.

Así, desde 1870 hasta 1884, fué cuando Bélgica experimentó en su parte financiera y en su desarrollo mercantil é industrial sus cambios más notables. Desgraciadamente, estos cambios fueron en los primeros tiempos sobradamente satisfactorios; las cosechas á contar de 1870 á 1873, fueron magníficas escediendo á cuanto podía esperarse; creyóse que aquella prosperidad era imperecedera olvidando la profunda enseñanza que encierra la

parábola de las siete vacas gordas y siete flacas de que nos habla la Historia Sagrada; no se tuvo previsión bastante para comprender que los considerables escedentes que durante aquel período ingresaban en las cajas del Tesoro público podían convertirse, andando el tiempo, en espantosos *déficits*, y el gobierno que entonces, esto es, en 1873 presidia M. Malou, comenzó á hacer excesivos gastos, inducido á ello sin duda por la fortuna que le sonriera con una complacencia exorbitante. Entonces fué cuando el Estado adquirió el ferro-carril del Grand Luxemburgo; dedicó 63 millones á la liberación ó compra de sus primitivas acciones sin contar los considerables gastos exigidos por el ferro-carril establecido entre Bruselas y la frontera del Gran Ducado; libró á las plazas militares de la obligación de conservar y cuidar sus cuarteles, destinando á su reparación y á la reconstrucción de muchos de ellos la importante suma de 36 millones; y se concedieron otros 20 millones para que las municipalidades establecieran escuelas primarias en sus respectivos términos. El presupuesto de guerra subió entonces de 36 á 48 millones de francos para los gastos, y finalmente, dióse entonces principio á la instalación marítima del puerto de Anvers que hasta la fecha en que esto escribimos (mayo de 1884) ha consumido ya la importante suma de 69.500,000 francos.

Cuando á la caída del presidente del consejo de ministros belga Mr. Malou subió al poder para sucederle M. Frère Orban, este encontró abierto el camino de los gastos erróneos ó excesivos y arrastrado por el ejemplo se lanzó á él de una manera tan ciega que no solo terminó las obras empezadas y aun las simplemente proyectadas, sino que emprendió otras muchas sin preocuparse del porvenir ni de las dificultades de la situación financiera que en aquel entonces empezaban ya á mostrar su triste y demacrada faz. Semejante sistema no podía ménos de dar funestos resultados, y en efecto, á consecuencia de tan desmedidos gastos se hallaba Bélgica en 1884 en una situación sumamente grave por la crisis general á todas las naciones de Europa, pero que en aquella estaba además considerablemente agravada por las causas que rápidamente acabamos de exponer. Ciertamente que los gastos hechos lo fueron por su mayor parte en obras públicas de reconocida utilidad, circunstancia que tal vez permita á Bélgica salir airosa de la crisis financiera á que nos hemos referido, mas no lo es ménos que la crisis se planteó allí en 1884 de una manera franca por no decir brusca, y fué anunciada resueltamente por el Ministro de Hacienda el cual probó con cifras elocuentemente demostrativas que sin embargo de haberse aumentado en unos 12 millones anuales próximamente, el presupuesto de ingresos de los años de 1882-83 y 1883-84, era necesario para el de 1884-85 aumentarlo todavía en 20 millones más si se quiere equilibrar con el presupuesto de gastos y hacer frente á los compromisos contraídos. No hay que decir que el efecto producido por esta resuelta revelación fué profundo y lastimoso lo mismo en el Parlamento como en la nación, siendo entonces los primeros en quejarse y lamentarse de esta situación que no obstante era de preveer, los mismos que cegados antes ó deslumbrados por lo ménos con la multiplicidad de las obras públicas que se construían, más contribuyeron tal vez inconscientemente á que los gastos fueran cada vez mayores, y por consiguiente á que la bola de nieve fuera creciendo y llegara ya en 1884 á presentar todos los caracteres de una avalancha que amenaza desplomarse sobre la Hacienda pública del Estado belga.

Como sucede casi siempre en las naciones políticas y socialmente adelantadas, la cuestión económica que encierra la solución de la crisis, se ha convertido en Bélgica en cuestión política utilizada como arma de combate temible y poderosa que esgrimen actualmente las oposiciones contra el partido que se halla al frente de la administración pública, sin querer reconocer que todos ellos tienen su parte en el grave mal de que se quejan; pues mientras sólo se trataba de invertir los sobrantes más ó ménos reales todos pedían caminos férreos ó fluviales y toda clase de obras, al paso que cuando se ha tratado de pagar, esto es, de liquidar las cuentas engordadas por los cuantiosos dispendios que aquellas obras exigieron, cada cual trata de echar la culpa á los demás, llegando al punto de negar