

BOLETÍN

DE LA

Sociedad económica

de Amigos del País

DE

GERONA

TERCERA ÉPOCA

1.º Diciembre 1913

NÚMERO 20

SUMARIO

Actas de las sesiones celebradas el doce de Noviembre y el tres de Diciembre de 1913.—Intereses económicos.—De la interesante interviú con el Sr. Labra.—Sección agrícola.—La verdad sobre colonias.—Movimiento de población.—Ferrocarriles, vias navegables y carreteras en Bélgica.—El progreso de Alemania.—Las industrias en Marruecos.—Varia—Publicaciones recibidas.

ACTAS

Sesión del día 12 de Noviembre de 1913

En la Ciudad de Gerona á doce de Noviembre de 1913 en el local social y bajo la Presidencia del Director D. José M.^a Pérez Xifra, celebró sesión ordinaria la Sociedad Económica asistiendo los señores al margen nombrados

Fué aprobada el acta de la sesión anterior.

Se dió cuenta de un oficio de la Alcaldía de esta ciudad agradeciendo los premios concedidos por la Económica para el concurso de ganados.

Otro del Director del Grupo Escolar remitiendo la propuesta de los dos alumnos merecedores de los premios otorgados por la Económica.

De varios oficios invitando á la Sociedad para concurrir á actos organizados con motiva de las ferias.

De todos ellos se quedó enterado.

De acuerdo con lo interesado por D. Rafael M.^a de Labra, se acordó la publicación en el Boletín de la Económica de varios documentos relativos á la proyectada Exposición de Panamá.

Y sin más asuntos de que tratar, se levantó la sesión.

Sesión de 3 Diciembre de 1913

En la ciudad de Gerona á los tres de Diciembre de mil novecientos trece, bajo la presidencia del Director Sr. Perez Xifra y asistencia de los señores socios al margen nombrados, celebró sesión ordinaria la Real Sociedad Económica de Amigos del País.

Leída el acta de la sesión anterior que fué aprobada y dada cuenta del recibo de varios folletos y periódicos destinados á la biblioteca de la sociedad, se acordó que la Económica se adhiera á la petición formulada por varios particulares para obtener de la Compañía de M. Z. A., la concesión de billetes reducidos diarios en el trayecto de Gerona á Barcelona y vice-versa

X no habiendo más asuntos de que tratar, se levantó la sesión.

INTERESES ECONÓMICOS

De la interesante interviú con el señor Labra

Segundo Congreso de emigración

—¿.....?

En breve se celebrará un Congreso de emigración en España, al cual asistirán representaciones de todas las Repúblicas Sud-americanas.

—¿.....?

Tengo excepcional interés en que se celebre en Asturias, que después de Galicia es donde se siente más la corriente emigratoria, según acusan las estadísticas y como se ha comprobado que en América no hay más que provincias gallega y asturiana con relación al número de emigrantes.

Mancomunidad gallega y asturiana.—El ferrocarril de la Costa.—Elogios al espíritu regionalista catalán.—Grupos de defensas.

¿.....?

Una de las cuestiones que más debiera preocupar á los asturianos, es la unión material con Galicia, ya que moralmente constituyen un mismo grupo étnico, con la misma tradición, la misma historia, las mismas necesidades y los mismos intereses.

Hay que promover la construcción de grandes vías férreas y desarrollar los demás medios de comunicación existentes para que la riqueza no se estanque y robustezca nuestra economía nacional.

¿.....?

El ferrocarril de la Costa del Ferrol á Gijón es de una importan-

cia grandísima no solamente desde el punto de vista de estrategia militar, sino también de estrategia comercial é industrial.

Dentro de pocos días Oviedo estará comunicado con Hendaya por el ferrocarril Cantábrico, y si el proyecto del ferrocarril llamado de la Costa, se convirtiese en una realidad, tendríamos comunicadas todas las provincias del Noroeste de España y habríamos dado un gran paso hácia el porvenir comercial é industrial de las regiones comprendidas.

¿.....?

Yo he hablado con muchos diputados y senadores gallegos y asturianos y les expuse la necesidad urgentísima de transportes rápidos y económicos entre Asturias y Galicia y muy especialmente de la construcción de un ferrocarril, que pudiera ser el de la Costa proyectado, pero la mayoría mostróse del todo pesimista y no pude menos de recordar el espíritu esencialmente activo, emprendedor y de conquistas de los catalanes, luchando por las autonomías locales y regionales.

¡Y luego las demás regiones de España hablan con desdén de la acción catalanista!

Ahí está Galicia que parece ser la puerta cenicienta de las demás regiones de España, donde apenas ha llegado la mano protectora del Estado.

Lo que debieran hacer gallegos y asturianos es imitar á los catalanes en la formación que pudiéramos llamar grupos de defensa constituídos por núcleos de representación en las Cámaras, y cuya acción mancomunada tuviese como fin común la defensa de los intereses morales y materiales de Asturias y Galicia.

PROBLEMAS INTERNACIONALES

La verdad ante el problema.—Hay que robustecer nuestra personalidad ante Europa.—La acción positiva de los Congresos internacionales.—Eficacia de las pensiones al extranjero.—Importancia del intercambio universitario.—Hay que hacer patria en todo el mundo.—Ignorancia de nuestros políticos sobre problemas fundamentales planteados en la vida política moderna.

¿Para qué ocultar la verdad?— Me dijo el señor Labra, cuando la conversación giró sobre nuestra política internacional.

El concepto que las demás naciones de Europa tienen de España, es el todo despectivo.

Es que no hemos hecho nada por nosotros mismos.

Nuestra personalidad no ha sido considerada ante Europa y esto hace pensar en una acción rehabilitadora de nuestros derechos y de nuestro prestigio histórico,

Hay que ir á los Congresos internacionales á luchar nuestra intelectualidad con el intelectualismo extranjero, y hay que promover también, estos mismos Congresos, en nuestro país, para elevarnos ante el mundo científico.

Otra de las cuestiones que deben interesarnos respecto á nuestra vida internacional es la dotación de las pensiones en el extranjero, para ampliar sus estudios aquellos de nuestros compatriotas que más se han distinguido, en la ciencia y en el arte.

De la eficacia de estas pensiones responden sus resultados positivos. Aparte de una educación facultativa en él, un interés creciente por establecer un estudio comparativo entre aquellas cuestiones que salvo cierta modalidad, son comunes á su patria.

De esta manera se ilustrará la ciencia española, con nuevos y amplios conocimientos y se ensanchará el horizonte de nuestro pensamiento limitadísimo.

El intercambio universitario ejerce una poderosa influencia en nuestras relaciones internacionales. Al comercio mundial de ideas procede al de interés y para afianzar éstos, hay que robustecer aquéllas.

Lo mismo el Estado que los Súbditos deben ampararse mutuamente. El Estado haciendo que se respeten derechos de los súbditos garantizándolos con una acción tutelar y protectora é interesarse en el fomento de las sociedades patrióticas. Los súbditos colaborar desde sus respectivos países al engrandecimiento de la patria.

De pronto el señor Labra cambia de tono en la conversación, y con una ironía fina y punzante me hizo una pregunta á la que no supe contestar.

¿Cuántos políticos—me dijo—cree usted que se comunican con nuestras estadísticas de Europa?... y como retardase la contestación se adelantó á prepararme la sorpresa.

Creo, añadió, que no llegan á veintiocho.—Una vez más su sonrisa epigramática asomó en sus labios, que en medio de sus sinceridades saben perdonar, porque Labra, por encima de todo, es un buen hombre.

—No llegan volvió á decirme á veintiocho.

Y esto, agregó, es más triste, que decirlo es creerlo.

No teniendo esa comunicación constante con las grandes figuras de la política extranjera, tiene necesariamente que haber un desconocimiento absoluto de los grandes problemas que se plantean en la vida moderna, en aquellos países de un estado de civilización superior al nuestro.

SECCIÓN AGRÍCOLA

«La verdad sobre colonias»

Estamos cansados de leer mentiras sobre misión colonizadora y métodos coloniales, adobadas con ingenio unas veces, con erudición copiosa otras, con hipócritas tonos altruistas algunas.

Ningún colonizador se propone hoy llevar los beneficios de la civilización á otros pueblos.

Se propone lo mismo ahora que en tiempos de los romanos.

1.º La conquista y el botín.

2.º La explotación de la tierra y, á ser posible, de los vencidos.

Claro está que para la explotación de la tierra, que ha de hacerse á la moderna, hacen falta caminos y ferrocarriles, como en tiempo de Roma hacían falta las grandes vías; hacen falta puertos y ciudades higiénicas á la moderna y enseñar los cultivos y el laboreo de minas, etc., etc. Si se constituye todo esto, se dice que se llevan los beneficios de la civilización. También se dice que para explotar esas riquezas latentes hacen falta brazos, y, por tanto, atraer á los naturales al trabajo, ya que la esclavitud fué condenada hace tiempo por la idea cristiana.

Pero la instrucción se da ó desea dar en la medida de lo necesario para el trabajo, y nada más. Si los sometidos se instruyen demasiado, es por su iniciativa, y bien lo siente el colonizador, porque en ello va envuelta su emancipación futura.

Y si el vencido no se presta á la sumisión, á la convivencia, se le extermina.

Así, con moral acomodaticia se ha visto á yanquis apenas libertados del dominio inglés exterminar á su vez á los indios y pieles rojas, y á los argentinos, ya independientes, exterminar á los patagones y á los ganchos de las Pampas.

Italia está haciendo algo semejante con los árabes de la Cirenaica.

Si se puede atraer al trabajo al pueblo vencido, comprándole su esfuerzo á precio bajo, se le domina por el hambre; si no, se acaba con él siempre que se pueda y en la medida de lo posible.

Cuando no se puede extremar el procedimiento, se transige. Así ha hecho Inglaterra en algunas de sus colonias.

En todo esto hay gradaciones infinitas, paralelas obligadas, impuestas por la fuerza de las cosas á la ambición del colonizador, que extrema cuanto puede el despojo y la explotación, y aparece blando y piadoso cuando no puede extremarlo más.

Pero con todas sus variedades, con todas sus figuras de administración diversas, la coloniaación es una, idéntica en su espíritu, siquier sea diferente en sus resultados, en su alcance, en sus beneficios ó perjuicios para el colonizado y para el colonizador también.

Este no puede gozarlas si no es fuerte en dos aspectos, en el aspecto militar y en el industrial y comercial.

Militarmente, porque no sólo hay que sostener en las colonias el imperio, sino defenderlas de agenas codicias.

Muchas de las que teníamos en América nos las quitaron naciones europeas guerreando aquí.

Si un día estalla la guerra entre Francia y Alemania y ésta vence, probablemente Argelia ó el Tokin resultarán alemanas en el Tratado de paz.

Pero, además, hace falta tener gran potencia industrial y comercial para explotar las colonias, porque si no, dentro dentro de las facilidades del comercio moderno y del régimen de puerta abierta que se impone, quien las explota no es quien las manda, sino quien puede llevar á ellas sus productos, vencer en sus mercados, crear empresas grandes, comprar terrenos, construir ferrocarriles, dominar los negocios, monopolizarlos al implantarlos, reinar en lo financiero y en lo económico bajo la protección del otro país que ejerce sólo autoridad como gendarme, garantiza la acción explotadora de los demás pueblos que quieran concurrir, cuyos Gobiernos sabrán por la vía diplomática ó la militar exigir la seguridad para sus movimientos y sus derechos.

Y no vale acudir á un proteccionismo forzado para evitarlo. Por la política proteccionista perdimos más pronto Cuba y Puerto Rico y Filipinas, mercados que codiciaban los yanquis.

El proteccionismo podrá ser justo, y necesario, y útil, pero á condición de tener potencia militar para sostenerle, é industrial para alimentarle,

El mundo hoy está así.

Y á estos términos sencillos, simplistas, se reduce todo el problema de la colonización moderna, muy semejante á la antigua.

Todas las divagaciones infinitas históricas, administrativas, políticas, comerciales, que pueden hacerse, llenando volúmenes de erudición inútil, encajan en este encasillado elemental.

* * *

Vamos á civilizar á Marruecos; nos hemos comprometido á ello, y hay que hacerse dos preguntas:

¿Cómo?

¿Para quién?

A estas dos preguntas no hemos de responder nosotros; están por desgracia, respondiendo ya los hechos.

¿Cómo?

Con la fuerza, por la guerra, por la acción militar.

Se ha inventado la teoría del Protectorado, subsiste la autoridad nominal del Sultán, hay los Jalifas que le representan; pero en el fondo, ni en la zona española, ni siquiera en la francesa, sirve esto de nada: son ruedas intermedias inútiles.

Se domina las tierras ocupadas, las que están al alcance del cañón ó de las columnas volantes.

No hay que pensar en la posesión tranquila, consentida, ni ahora ni en muchos años.

No sabemos lo ocurrido con el Raisuli. Pocos sabrán las intimidades de los tratos con él habidos.

Pero es elemental que si fuimos á Tetuán en paz, consentidos por él, esto no significaba nuestro dominio, sino el suyo; no íbamos como protectores sino como protegidos.

Y al faltarnos más pronto ó más tarde su amistad precaria, su prestigioso auxilio, su protección comprada, había de suceder lo que está sucediendo ya: había que apelar á las armas para sostenernos, para avanzar.

El Protectorado es un juego de artificio costoso, ineficaz cuando no tiene dominado por sí mismo al país el ejército protector.

Hoy mismo, después tantos años de dominar Argelia y proteger á Túnez, si Francia retirase todas sus tropas, no hay que pensar en que siguieran siendo francesas por espontánea voluntad aquellas regiones civilizadas, enriquecidas por ella. Los Egipcios echarían de cabeza al mar, si pudieran, á los ingleses, que han hecho un paraíso y un emporio de riqueza sus tierras: hay un partido poderoso que lo desea y lo trabaja.

La colonización para empezar y para sostenerse es siempre un problema militar.

* * *

A la segunda pregunta, ¿Para quién colonizamos?, responden también los hechos.

Aún es muy pequeño el territorio á medio dominar, y ya se ven las pretensiones de negociantes extranjeros, ya son conocidas las ingerencias del sindicato ó grupo alemán que dirigen los hermanos Mannesman.

Todo esto con vistas al porvenir, dado que el presente de guerra no se presta á explotaciones en paz.

No ahondaremos en ello.

Nadie de buena fe sostendrá que, si un día llegamos á dominar la zona que se nos adjudicó en el Tratado con Francia, será explotada sólo por el comercio y los financieros españoles, ni siquiera que seamos los que saquemos utilidades mayores de ella.

Hasta algunas concesiones prematuramente obtenidas por españoles con influencia política se asegura que están vendidas á extranjeros ya.

Es muy delicado hablar de todo esto.

Y terminamos este artículo, cuyo único objeto era fijar las líneas generales y fatales de todo problema de colonización, hacer observar las verdades que demuestran los hechos.

El tiempo seguirá, por desgracia, dándonos la razón contra los teorizantes que por ilusiones de buena fe ó apetitos codiciosos se empeñan en disfrazar de colores brillantes el problema colonial»

(De *El Economista*)

Movimiento de población

Según datos de la Dirección general del Instituto Geográfico y Estadístico, procedentes de los Registros civiles, el movimiento natural de la población de las capitales de España durante el mes de Diciembre fué el siguiente:

Población calculada, 3.420.879. Nacidos vivos, 8.377; varones, 4.319; hembras, 4.058; nacidos muertos, 575; natalidad por 1.000 habitantes, 2,45; matrimonios, 2.022; nupcialidad por 1.000 habitantes, 0,59; mortalidad por 1.000 habitantes, 2,35.

Defunciones.—Varones, 4.179; hembras, 3.873; menores de 5 años, 2.192; de cinco y más años, 5,860; en hospitales y casas de salud, 1.302; en otros establecimientos benéficos, 445; fiebre tifoidea (tifo abdominal), 97; tifo exantemático, 2; fiebre intermitente y caquexia palúdica, 14; viruela, 114; sarampión, 93; escarlatina, 6; coqueluche, 11; difteria y crup, 107; grippe, 100; otras enfermedades epidémicas, 50; tuberculosis de los pulmones, 688; tuberculosis de las meninges, 32; otras tuberculosas, 82; cáncer y otros tumores malignos, 272; meningitis simple, 359; hemorragia y reblandecimiento cerebrales, 564; enfermedades orgánicas del corazón, 818; bronquitis aguda, 406; bronquitis crónica, 269; neumonía, 346; otras enfermedades del aparato respiratorio (excepto la tisis), 646; afecciones del estómago (menos cáncer), 65; diarrea y enteritis, (menores de dos años), 353; apendicitis y tiftis 7; hernias, obstrucciones intestinales, 63; cirrosis del hígado, 53; nefritis aguda y mal de Bright, 216; tumores no cancerosos y otras enfermedades de la mujer, 8; septicemia puerperal (fiebre peritonitis, flebitis puerperales), 33; otros accidentes puerperales, 20; debilidad congénita y vicios de conformación, 196; senilidad, 253; muertes violentas (excepto el suicidio), 89; suicidios, 14; otras enfermedades, 1.487; enfermedades desconocidas ó mal definidas, 119. Total de defunciones, 8.052.

Ferrocarriles, vías navegables

y carreteras en Bélgica

No bastaría la perfección de sus organismos marítimos para asegurar el intensivo movimiento industrial y mercantil de una comunidad; es indispensable, á este fin, que los puertos se hallen servidos por una red completa de ferrocarriles sobre todo, y las adecuadas vías fluviales y carreteras.

Convincente es el ejemplo que ofrecen los países nuevos, particularmente bajo la influencia de un vasto núcleo de vías férreas á través de su territorio. La Memoria del «Centro de la Unión Ibero-Americana en Vizcaya», publicada á fines del pasado año, al poner de relieve la notabilísima expansión económica de la República Argentina, acredita como, disponiendo en 1861 esta comunidad nada

más que 10 kilómetros de vías férreas, alcanzaba su tráfico con el extranjero 37 millones de pesos oro; al paso que el año 1910, fecha en que su red ferroviaria sumaba 28.636 kilómetros, ascendía ese comercio á la cifra de 724 millones de pesos oro.

Las mismas resultantes, poco más ó menos, acusa, dentro de sus peculiares circunstancias, Bélgica. Por fortuna para ella, las condiciones del suelo le han sido favorables; de esa suerte ha podido, auxiliada á la vez por otros factores propicios á llevar á cabo una red tupida de vías férreas que á todos admira. Francia posee, aproximadamente, 9 kilómetros de raíles por cada 100 kilómetros cuadrados de superficie; Alemania dispone de 11; la Gran Bretaña posee 12; Bélgica, en el presente año, registra 30 *kilómetros* por cada 100 kilómetros cuadrados.

Apenas Inglaterra hubo lanzado su primera locomotora (entre los años 1830 y 1840) sobre la línea de Liverpool á Manchester, cuando ya los espíritus previsores y forzosamente optimistas, en Bélgica, comenzaron á preconizar la introducción del nuevo medio de transporte en el país. Por el Decreto del 24 de Agosto de 1831, á raíz de la proclamación de la Independencia, fueron encargados los Ingenieros M. M. Simón y Derider del estudio de un trazado, que debía enlazar á Amberes con Maestricht.

Dicho se está que fueron estudiadas las soluciones propuestas por hombres de negocios y políticos; pero sufrieron los proyectos no pequeñas vicisitudes, hasta que se votó, por fin, en 1.º de Mayo de 1834, la creación de un sistema de ferrocarriles. Tenían éstos como punto central Malines, dirigiéndose al Este, hacia la frontera de Prusia, por Lovaina, Lieja y Verviers; al Norte, sobre Amberes; al Oeste, sobre Ostende por Termonde, Gante y Brujas, y al mediodía, sobre Bruselas y hacia las fronteras de Francia por el Hainault. El primer trozo de ese sistema, el de Bruselas á Malines, de 20 kilómetros, fué inaugurado el 5 de Marzo de 1835. El último, el de Verviers á la frontera Prusiana, fué completado en 1843. En ese momento, la red del Estado contaba 556 kilómetros.

Esos ferrocarriles fluctuaron alrededor de un costo de francos 275.000 por kilómetro, lo que no impidió la presentación de una lluvia de proyectos. Simultáneamente con la construcción de esas líneas por el Estado, se habían otorgado varias concesiones á particulares en las cuencas carboníferas, llevándose así á ejecución diversas líneas que produjeron en un principio dividendos de 20 por 100; bajaron éstos á 12 por 100 y hasta 2 y 1 por 100, como había ocurrido en Inglaterra y Francia, y vino la reacción, Pero después de un período de atonía surgió una *reprise* brusca, á favor de los ferrocarriles, que desencadenó la especulación con los resultados á ésta inherentes. De 1840 á 1860 se habían otorgado más de 80 concesiones particulares seguidas de fusiones numerosas. Los trabajos de

esas Compañías debían ejecutarse fuera de toda intervención pecuniaria del Estado; sin embargo, en varios casos y para evitar catástrofes perjudiciales para los intereses generales del país, hubo de intervenir el Gobierno, garantizando un *mínimum* de interés á los capitales así invertidos.

Desde hace tiempo han sido la mayor parte de esas líneas tomadas por el Estado; unas como la «Gran Luxemburgo», por razones políticas; las otras, por móviles de orden económico. Las únicas explotadas hoy por Compañías, representan apenas un desarrollo total de 350 kilómetros, contra más de 4.300 kilómetros explotados por el Estado. El costo de la red total, con su material móvil, ascendía en 1910 á francos 2.612.489.000. De esta suma es preciso deducir 749.636.000 francos invertidos en material de transporte, etc., durante el período de explotación, cuyo valor ha sido amortizado con los beneficios de la explotación. La red actual cuesta, pues, al Tesoro, 1.862.853.000 francos. Esta suma representa un coeficiente de 430.000 francos por kilómetro de vía próximamente.

A partir del primer año de explotación, el movimiento de viajeros ha ascendido de 421.439 á 175.312.540 en 1910, año de la última Exposición Internacional de Bruselas. Los ingresos durante ese período han pasado de 268.997 francos á 104.446.054 francos. En 1835, el movimiento por kilómetro era de 31.217 viajeros, y el ingreso medio, francos 19.930 por la misma unidad. En 1910, el coeficiente por kilómetro ascendió á viajeros 40.496, con un ingreso de 23.000 francos. El precio medio pagado por viaje, según el recorrido medio del viajero, da un ingreso de 2 1/2 céntimos por kilómetro en 1910, precio de los más módicos conocidos. El número de coches de viajeros en los ferrocarriles del Estado belga asciende á 10.400, y cada día circulan 3.320 trenes, con un recorrido medio de 36 kilómetros.

He aquí el desarrollo de los ferrocarriles de vía normal en Bélgica (en kilómetros):

	AÑOS				
	1835	1850	1890	1900	1911
Estado.	20	625	3.209	4.008	4.314
Compañías.	»	273	1.261	531	349
TOTALES.	20	898	4.470	4.539	4.663

Esta cifra de 4.663 kilómetros en una superficie como la de Bélgica, de 29 500 kilómetros cuadrados, representa unos 154 kilómetros de vías férreas por cada 1.000 kilómetros cuadrados. Pero es preciso añadir á la mencionada cifra los 4.388 kilómetros de ferrocarriles secundarios (*vicinaux*), en explotación, ese año; así resulta un total de kilómetros 9.000, en números redondos. Esta suma representa un coeficiente de 30 kilómetros por cada 100 metros cuadrados de superficie, contra tres kilómetros que acusa España.

La cuestión de los ferrocarriles secundarios se planteó en Bélgica antes que en ningún otro país. Fué concedida la ejecución de la idea á un organismo único: *La Sociéte Nationale des Chemins de Fer Vicinaux*, provista de un monopolio. Cada línea constituye una empresa separada. El Estado interviene por un máximum de 50 por 100 en la formación del capital: la Provincia, los municipios interesados y los particulares proveen el resto.

Los capitales invertidos en estas líneas representan un total de 320.370.000 francos, que se reparten como sigue;

	Francos	Tanto por ciento
Estado	138.800.000	43,3
Provincias.. . . .	90.081.000	21,1
Municipios.. . . .	87.446.000	27,3
Particulares.	4.033.000	1,3

El ingreso kilométrico es un poco inferior á 6.000 francos. En 1909, el ingreso total fué de 20.228.208 francos; el movimiento de viajeros se cifra en 75 millones, y el de mercaderías ascendió á 500.000 vagones de 10 toneladas; el interés neto, producido en estos últimos años, ha sido de 3 por 100. El ancho de vía es generalmente de un metro.

Las vías navegables constituyen en un país, junto á la red ferroviaria, factor primordial de su desenvolvimiento económico. Bélgica está pródigamente dotada á este respecto. Desde el punto de vista hidrográfico, pertenece su territorio, casi exclusivamente, á las cuencas del Escalda y el Mosa. Una tercera cuenca, de mínima importancia, comprende las aguas que se vierten, directamente en el mar del Norte. Algunas parcelas del territorio se relacionan, al Sudeste, con la cuenca del Rin, y al Sudoeste con la del Sena.

En su región media, las dos primeras cuencas están reunidas por un canal que parte de Charleroi sobre la Sambre, afluente del Mosa, para llegar á Rupel, afluente del Escalde, atravesando Bruselas. Hacia el Sud, un canal que está terminándose, el del Centro, formará pronto un lazo de unión entre el canal de Charleroi en Bruselas, y los que, por Mons, tocan en Condé y en Antoing sobre el Escalda, y en Ath sobre el Dendre, otro afluente del Escalda. Al Norte, las dos cuencas están enlazadas por el canal de Campine, que, partiendo de Amberes, llega á Maestricht, junto al canal lateral del Mosa. Otros canales importantes ponen en comunicación directa á Gante con el mar de Ternuezen, en Holanda, en la embocadura del Escalda, y á Brujas con el mar por Zeebrugge. Un canal, paralelo á la costa, se dirige de Ostende á Dunkerque, pasando por Furnes y Nieupor. En fin, Gante comunica directamente con Ostende, por medio de los canales de Gante á Brujas y de Brujas á Ostende. Abarcan todos estos canales un total de 1.640 Kilómetros.

Los canales se dividen en dos clases: los grandes, que permiten la navegación de barcos importantes, y los pequeños, que sólo admiten los de muy restringido calado y sin quilla. Los primeros son los que unen al mar los puertos citados, y los segundos son aquellos por los que se transportan las mercancías desembarcadas en estos puertos, hasta el interior del país, y también á Francia y Alemania. La construcción de los canales en la baja Bélgica ha sido relativamente fácil; pero al entrar en la Bélgica central, han dado lugar á obras importantísimas; entre ellas se encuentran numerosas esclusas necesarias para hacer navegable el Mosa y el Sambre.

En todo caso, para unir los canales de Charleroi-Bruselas y Mons-Conde, fué imposible usar el sistema de esclusas, pues la diferencia de nivel es de 90 metros en una distancia de 20 kilómetros apenas; se solventó esta dificultad de una manera muy curiosa: instalaron para los barcos, ascensores que producen el efecto de unas inmensas balanzas, las cuales realizan casi siempre doble trabajo, es decir, suben un barco al mismo tiempo que bajan otro; cada plato de este ascensor tiene 6 metros de ancho por 45 de largo, y en ellos entran los barcos junto con el agua; entonces tan sólo es cuestión de romper el equilibrio, añadiendo agua al plato superior para que baje mientras el otro sube, necesitando apenas quince minutos por ascensión.

Si á los elementos, ferrocarriles y canales, en la medida que va indicada, se añade el factor carreteras, que asciende en Bélgica á 40.000 kilómetros y, por último, el factor y metros, explicado en el capítulo anterior, puede el lector adquirir el convencimiento de que no existe en el mundo un país mejor equipado para la lucha económica que el Reino de los Belgas.

Desde luego que el lector español ha de sugerirle amargas reflexiones el examen de las consideraciones que anteceden, por lo menos con relación á las vías fluviales y á los ferrocarriles. Nuestra Península, á consecuencia de las cordilleras que la atraviesan, y de su especial sistema hidrático, no es dable posea numerosos canales, aunque existe una importante cantidad de obras á ejecutar en ese ramo; por eso mismo debieran cifrar nuestros gobernantes su mejor empeño en la construcción, sobre todo de ferrocarriles, que puede llevarse á la práctica con relativa facilidad, á un costo normal en promedio.

Hay un cierto paralelismo entre el accidentado suelo italiano y el español, y hasta es sensiblemente mayor que en nuestro territorio la proporción de zonas montuosas que contiene Italia: pues bien, esta nación, dueña tan sólo de 286.743 kilómetros cuadrados de superficie, dispone de 18.000 kilómetros de ferrocarriles; sobre sa base España, contando 504.535 kilómetros cuadrados de superficie, debiera poseer unos 28.000 kilómetros de vías férreas, y apenas mide su red total 15.000 kilómetros.

Es de toda necesidad que nuestro país construya los 8 á 10.000 kilómetros de ferrocarriles secundarios y estratégicos comprendidos en el plan general ya aprobado. La ley que garantiza el 5 por 100 de interés anual, votada en Marzo de 1908, no ha producido los resultados que se esperaban. Se han inaugurado hasta ahora (en cinco años y medio) únicamente dos líneas de corta extensión; la de Lasarte á Pamplona funcionará dentro de dos meses; las de Alicante están á medio hacer. Forzoso es, de consiguiente, si España quiere progresar, que perfeccione esa ley, en tal forma, que pueda llevarse á ejecución esta segunda red de vías férreas en los próximos ocho á diez años.

Así y todo—con 25.000 kilómetros de vías férreas—resultará nuestro coeficiente 5 1/2 por 100 kilómetros cuadrados de superficie, cuando la proporción que acusa Bélgica es de *treinta* kilómetros.

Julio de Lazúrtegui

EL PROGRESO DE ALEMANIA

El doctor Helfferich, director del Banco alemán, ha publicado con ocasión del jubileo del Kaiser Guillermo II, un volumen en el que estudia los progresos materiales realizados por Alemania durante el último cuarto de siglo.

La población de Alemania ha pasado de 25 millones que tenía en 1816, á 48 millones en 1888 y á 66 millones en 1912.

La disminución de la natalidad que se comprueba en todos los países civilizados, se manifiesta igualmente en Alemania; la natalidad ha disminuido de 40'7 por 1.000 para el período 1861-1880, á 33'9 para el período 1901-1910 y á 29'5 para el año 1911. El exceso de nacimientos sobre los fallecimientos queda, sin embargo, con corta diferencia constante; es próximamente de ochocientos ochenta mil anualmente.

Este exceso para cada mil habitantes, ha sido en 1910; en Alemania 13'6; en Rusia 13; en Austria 11'3; en Hungría 12'1; en Inglaterra 11'4; en Italia 13'3; en Francia 1'8 y en América de 5'6 á 10. Esta constancia de excedente, á pesar de la disminución de la natalidad, es consecuencia de la mortalidad que, de 28'8 por 1.000 habitantes durante el período decenal 1871-1880, ha descendido á 19'7 durante el período de 1901-1910 y á 18'2 en 1911.

A pesar del crecimiento considerable de su población, Alemania gracias á su desarrollo económico, no ha visto aumentar la emigración y puede retener con ella todos sus súbditos. El número de expatriados, que fué de 1.342.000 durante el período decenal de 1871-80, ha descendido á 528.000 durante el período de 1881-90 y 220.000 durante el período 1901-10 aunque el aumento de la población, para los tres períodos en cuestión, ha sido respectivamente de 5 1/2 millones, 7, 3 y 8 2/3 millones de habitantes.

El pueblo alemán es laborioso. La estadística demuestra que no solamente la proporción de los trabajadores aumenta sin cesar, sino también que el pueblo alemán trabaja cada día de una manera más intensa. El número de personas ocupadas en la agricultura, la industria y el comercio, ha pasado de 16.203.300 en 1882 á 18.912.400 en 1895 y á 24.817.200 en 1907; la proporción entre este número de personas ocupadas y la población total del imperio se ha elevado sucesivamente durante el curso de los tres períodos citados, de 35'4 á 36'4 y á 39'7 por 100.

Si Alemania ha podido suministrar trabajo y pan á esta población creciente, ha sido porque poco á poco se ha transformado, de nación agrícola que al principio era, en una nación industrial y comercial.

La proporción de personas ocupadas en la agricultura ha descendido desde 42 por 100 de la población total que representaba en 1882, á 35'6 por 100 en 1895 y á 28'5 por 100 en 1907; en el mismo tiempo la proporción de personas ocupadas en la industria ha aumentado de 35'1 á 38'9 y á 42'5 por 100 de la población total, y la proporción de las personas ocupadas en el comercio pasa de 9'9 á 11'5 y á 13'3 por 100.

Resulta que la población de Alemania ha venido á ser esencialmente una población ciudadana. En 1885 vivían en las ciudades de más de 20.000 habitantes 8'6 millones ó sea un 18'4 por 100 de la población total; en 1910, la población de estas ciudades alcanzaba 22'4 millones, ó sea un 34'5 por 100 de la población total.

La población de las ciudades que cuentan con más de 100 000 habitantes ha pasado en el mismo período de 4'4 á 13'7 millones, ó sea de 9'4 á 21'1 por 100 de la población global del imperio.

Los progresos de la industria en Alemania están atestiguados por las cifras siguientes:

Explotaciones de una á 5 personas: en 1882, 2.882.768; en 1895, 2.934.723, y 1907, 3.124.198.

Explotaciones de seis á 50 personas: En 1882, 112 715; en 1895, 291.301, y en 1907, 267.410.

Explotaciones de 51 personas en adelante: En 1882, 9.974; en 1895, 18.953, y en 1907, 32.007.

En estas explotaciones trabajaban las siguientes personas: En 1882, 7.340.789; en 1895, 10.269.409, y en 1907, 14.348.016.

En 1886 existían 2.143 Sociedades por acciones, con un capital global de 4.876 millones de marcos; en 1911 el número de estas Sociedades era de 5.340 y su capital representaba 16 000 millones de marcos. Los depósitos en los Bancos, las Cooperativas y las Cajas de Ahorros, han aumentado durante el último cuarto de siglo de seis y medio á más de 30.000 millones de marcos.

El aumento de la producción agrícola es el siguiente, tomando como cifra la media anual:

En 1883-87: Centeno, 5.867.800 toneladas; trigo, 2.585.200; patatas, 25,459.200.

En 1907-11: Centeno, 10.644.000 toneladas; trigo, 3.786.000 patatas, 43.286,000.

El producto por hectárea en el mismo período ha aumentado: Centenos, de 10'4 quintales á 17'36; trigos, de 13'46 á 30,18, y patatas, de 87'40 á 130'94.

Las cifras para la industria, son:

Hulla: En 1886 58'1 millones de toneladas, que representan 300'1 millones de marcos, y en 1911, 160'7, por valor de 1.572'6 millones de marcos, ó sea un aumento por 100 de 176'6 y 422'9, respectivamente.

Hierro colado: La producción fué en 1886 de 3'53 millones de toneladas, por valor de 142'3 millones de marcos, y en 1911, de 15'57 millones de toneladas, por valor de 867'9 millones de marcos, y, por consiguiente, el aumento por 100 ha sido de 341 y 509.9 respectivamente.

El doctor Helfferich calcula que, de una manera global, la producción industrial alemana se ha triplicado durante el curso de los últimos veinticinco. El comercio internacional de Alemania ha hecho progresos correlativos; la importación ha pasado de 2.873 millones de marcos en 1886, á 9.706 millones en 1911, y la exportación de 2.974 á 8.106 millones de marcos.

La renta en Alemania ha crecido en proporciones análogas, y este erecimiento de la renta ha aprovechado á toda la población en general; mientras que en 1896 más de las dos terceras partes de los habitantes poseían todavía una renta inferior al mínimo imponible de 900 marcos, esta proporción ha descendido en 1911 á un poco más de los dos quintos. El número de ciudadanos prusianos exentos del impuesto sobre la renta, puesto que su renta no alcanzaba á 900 marcos, ha disminuído de 21.066.000 á 16.383.000, mientras que el de los ciudadanos sujetos al impuesto ha pasado de 10.283.000 á 23 millones 390.000.

El doctor Helfferich evalúa la renta anual global de toda Alemania en 40.000 millones de marcos, ó sean 600 marcos por habitante. En 1896 no era más que de 21.000 1/2 millones de marcos ó sea 410 marcos por habitante. próximamente. La renta global de Francia ha sido evaluada por M. Leroy-Beaulien, hace algunos años, en 25.000 millones de francos, ó sean 20.000 millones de marcos, lo que da un término medio de 514 marcos por habitante, mientras que ella es ahora de 555 marcos por habitante en Alemania. Alemania, por consiguiente, adelanta á Francia, pero á su vez es adelantada por Inglaterra, en la que la renta anual en 1908 ha sido evaluada en 35.000 millones de marcos ó sean 815 marcos por habitante.

La fortuna global de Alemania, según el doctor Helfferich, está comprendida entre 290 y 320.000 millones de marcos, ó sean de 4.500 á

4.900, término medio, por habitante. La de Inglaterra está comprendida entre 230 y 260.000 millones de marcos, ó sean de 5.100 á 5.800 marcos por habitante. La de Francia (en 1908) es de 232.000 y medio millones de marcos, ó sean 5.294 por habitante. La de los Estados Unidos es de 500.000 millones de marcos, ó sean 5.500 marcos por habitante.

V A R I A

Publicaciones recibidas

Hemos recibido la visita del semanario *La Veu* de Bañolas.

El Boletín de la Cámara oficial de Comercio é Industria de Gerona.

La Revista del Instituto Agrícola Catalán de San Isidro.

La Voz del Comercio de San Feliu de Guixols.

La Revista Ciencia y Trabajo de Sevilla.

La Industria Nacional órgano de la Liga Nacional de Productores.

El n.º 1 del segundo año de la revista A. E. G.

El Boletín de la Cámara oficial de industria de la provincia de Madrid.

Del folleto *¡Españolizando!* por V. E. M.

AVISO

Se suplica á todos los señores socios correspondientes de esta Sociedad Económica que residen en poblaciones donde está establecido el servicio de giro postal, se sirvan mandar á nombre de D. José Gómez Mirla, Ciudadanos, 3, el importe de 5 pesetas por la anualidad vencida del año 1912, y á los demás socios de igual clase que no les sea posible hacerlo por el expresado conducto, por carecer de él, se les ruega que á la primera ocasión que se les ofrezca vayan á efectuar el pago en el propio domicilio del señor Gómez, y manden una persona que los satisfaga en su nombre.

Tienen derecho á recibir este Boletín los señores socios, residentes ó corresponsales, que estén al corriente en el pago de sus cuotas y se admiten suscripciones á razón de cinco pesetas cada año.
