

# CATALUÑA

## REVISTA SEMANAL

### DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Calle de Muntaner, 22, bajos

De los artículos firmados son responsables sus autores

No se devuelven los originales

### — PRINCIPALES COLABORADORES —

R. Rucabado.—Carlos Jordá.—J. M. López Picó.—F. de Sagarra.—Eladio Homs.—J. Martí y Sábata.—J. Farrán y Mayoral.—Manuel Reventós.—Emilio Vallés.—J. Garriga Masó.—Ernesto Homs.—María C. Torner.—Eugenio d'Ors.—J. Torres García.—D. Martínez Ferrando.—Bernabé Martí y Bofarull.—J. Bosacoma y Pou.—Luis Jover Nunell.—J. Bassols.—C. Creuher.—L. Figueras Dotti.

### SUSCRIPCIÓN

España . . . . . 3 pesetas trimestre  
Europa . . . . . 3 francos  
Número suelto . . . . . 25 céntimos

PAGO ANTICIPADO

Año VI

Barcelona 23 de Noviembre de 1912

Núm. 268

### SUMARIO

La fuerza de Cataluña, por C. J.  
El Curso de Expansión Comercial en Amberes.—X. El utillaje económico, por R. RUCABADO.

#### Política

El ejemplo del Rey, por MIGUEL S. OLIVER.\*

#### Crónica internacional

La cuestión de Oriente, (con un grabado) por KARL.

#### Cuestiones morales

Las experiencias escolares de la Tercera República, por PAUL BUREAU.\*

#### La Semana

Nota de actualidad.—La Asamblea de las Económicas, por R.

#### Opiniones ajenas

El «The Times» en Londres, por JULIÁN JUDERÍAS.\*

#### Pedagogía

Importancia Social de las Colonias Escolares, (conclusión) por PABLO VILA.

#### Filosofía

Del sentimiento trágico de la vida en los hombres y en los pueblos, por MIGUEL DE UNAMUNO.\*

### AVISO

Suplicamos á los señores consultados para la información relativa al pleito de las Notarías, que se dignen mandarnos sus contestaciones tan pronto como les sea posible.

La Redacción.

## La fuerza de Cataluña

El partido liberal, es decir, este conjunto de clientelas sin ideal, chupadoras ávidas del presupuesto, esos hombres sin disciplina, ni cohesión, ni pensamiento común, á los que solamente el miedo de perder la dirección del Estado—en cuanto significa fuente de ingresos—les da una apariencia de unidad, está hoy perfectamente representado por los hombres que mejor encarnan estos vicios.

Romanones, Moret y Montero Ríos, representan con fidelidad pasmosa todos estos vicios, los agravan, si posible fuera y este instrumental de gobierno que fué en otros tiempos el partido liberal y que la regencia utilizó tantas veces, este instrumento que Canalejas trataba de modernizar, de impedir fuera un destorbo, de transformarlo y perfeccionarlo para poder ser utilizado por el Rey en bien del país, este instrumento en manos de sus actuales directores. corre el peligro de hacerse inservible y lo que fuera peor, de ser un peligro para el Estado.

Todos los vicios, tantas veces condenados, de la vieja política, vicios que nos llevaron á los desastres del 98, renacen, se afianzan, toman cuerpo en manos de estas dos figuras que hoy presiden las dos Cámaras y que parecen destinadas á liquidar España de igual modo que liquidaron su imperio colonial; estos dos hombres envejecidos en sus errores y que no poseen el patriotismo suficiente para comprender que la jubilación en la política es un deber, que en los Estados bien organizados los partidos la imponen á sus jefes cuando éstos voluntariamente no lo practican. Y el jefe del Gobierno, sombra de Romero Robledo, hace renacer un periodo que todos creíamos había pasado definitivamente á la historia; este hombre

sin cultura suficiente para ocupar el alto lugar donde sus intrigas y algo que no sabríamos calificar le han encumbrado, este multimillonario con infinita sed de oro, este noble, este grande de España que hace patente cuan por debajo del nivel medio andan las clases directoras de España, este exministro cuyas iniciativas todos recordamos con desagrado, es el digno jefe de unas mayorías que eligieron aquellos presidentes.

Contra el partido liberal representado por estos hombres, Cataluña dirigirá la fuerza formidable de la opinión pública, y ellos que jamás creyeron en la fuerza de esta, pues gobiernan para su clientela y en ella se apoyan, sabrán lo que significa esta fuerza. Y esta fuerza de la opinión será tanto más poderosa y obtendrá tanta mayor eficacia cuanto más serena y disciplinada sea; no es necesario acudir á las estridencias y utilizar medios extremos, ropaje con que suele vestirse la impotencia, para conseguir lo que se desea; basta esta cohesión, esta unidad, esta disciplina, este patriotismo que aquí tenemos, para que los hombres que hoy dirigen la política catalana, utilizándolos debidamente, obtengan lo que Cataluña quiere.

Las fuerzas morales son las que triunfan siempre; están hoy de nuestro lado, el triunfo, pues, es seguro.—C. J.

### “PAL-LAS“

Diccionario Enciclopédico Manual en cinco idiomas

Castellano, Francés, Inglés, Alemán é Italiano  
165.000 artículos, 40.000 grabados

Precio 10 pesetas

JOAQUÍN HORTA, impresor y edit., Barcelona

# El Curso de Expansión Comercial en Amberes

## X.-El utillaje económico

En Bélgica, como en las otras naciones donde el Estado es el propietario ó el principal interesado financiero de puertos, ferrocarriles, telégrafos, teléfonos y canales, puede hablarse con toda exactitud de utillaje económico, porque todo este instrumental funciona bajo un solo pensamiento director y un solo interés, el interés nacional.

Aunque sobre estos servicios nacionales, que son fuente considerable de ingresos para el Estado, descansa un patrimonio, y son sus rendimientos riqueza pública, no es el espíritu de lucro el que mueve al Estado á tender incesantemente nuevas líneas á pesar de la pletera de ellas, á mejorar continuamente el material y el servicio, á crear estaciones monumentales, y á fomentar la circulación de determinados productos á atender comarcas y proteger cultivos, y producciones en regiones apartadas de las grandes líneas. Es puramente el espíritu de providente solicitud y equidad, característico de los pueblos gobernados por un inteligente estatismo.

Solamente el Estado puede sacrificar sus propios intereses para la mejor atención de un servicio público. Esto se nota en muchos detalles:

Se está construyendo actualmente en el corazón de la ciudad de Bruselas, en una eminencia donde la edificación es costosísima, una gran estación central para viajeros, que suplirá las del Norte y Midi, insuficientes ya hoy á pesar de ser muy grandes, y un túnel que atravesará la ciudad las comunicará directamente entre sí y con la futura estación monumental. Obra de esta importancia, cuyo coste será fabuloso solamente el Estado puede emprenderla. Y no hay que decir que el sistema de abonos económicos que permiten á los ciudadanos belgas y á los extranjeros que allí se encuentran, viajar tan económicamente que se ha calculado en sesenta céntimos el coste medio *por viaje* solucionando un notable aspecto del problema obrero, la vivienda fuera de la vecindad de trabajo, obra de Estado ha sido.

Esta previsión oficial se encuentra por todas partes: hay gran número de oficinas públicas de teléfonos, aún en distintos rurales y en lugares apartados de las poblaciones: es el Estado el que las mantiene para comodidad y utilidad de sus súbditos.

He aquí en cifras exactas el utillaje económico de la nación belga en 1911, tomado de las últimas estadísticas oficiales:

Carreteras: 9757 kms., ó sean 331 metros por km. cuadrado.

Caminos vecinales 30954 kms., ó sean 1.051 metros por km., cuadrado.

Ferrocarriles de vía ancha:

Explotados por el Estado 4314 kms.  
Explotados por otras C.<sup>ias</sup> 349 kms.

4663 kms.

Ferrocarriles secundarios, 3872 kms.

La red total de los caminos de hierro belgas en explotación tiene pues, un desarrollo de 8535 kms., lo cual dá una longitud media de 290 metros por kilómetro cuadrado.

Vías navegables (rios y canales), 1978 kilómetros ó sea un término medio de 67 metros por km., cuadrado.

Telégrafos:

Longitud de las líneas telegráficas 7.975 kms.

Teléfonos:

Longitud de las líneas, 255,362 km.

\*\*

Los puertos marítimos que Bélgica posee en el interior de su territorio y en el litoral, son los de Amberes sobre el Escalda, extensamente descrito en nuestro primer artículo, el de Gante, interior, comunicando con el mar por el canal y puerto holandés de Terneuzen, el de Brujas, penetrable por el canal y puerto litoral de Zeebrugge, el de Bruselas, que comunica por el canal de Willebroeck al Rupel y por este al Escalda, y el de Ostende, único verdaderamente importante en la costa del mar del Norte; los de Nieuport (en el litoral) y Selzaete sobre el canal de Terneuzen son de tráfico y capacidad insignificante.

Estos puertos tienen cada uno su carácter peculiar y sirven á determinadas funciones, dominando cada uno el tráfico de un hinterland preciso. Algunos de ellos tienen gloriosa historia.

Gante, en la confluencia de la Lys y del Escalda alcanzó una gran prosperidad en los siglos XVI y XVII, pero únicamente como puerto fluvial, comunicando con la mayor parte de ciudades de Flandes y del Norte de Francia para cuya utilidad goza la antigua capital de Flandes de una posición geográfica privilegiada, puesto que está edificada encima de trece islas formadas por la confluencia de ambos rios. Pero la apertura de Gante al comercio marítimo data de 1827, fecha de la terminación del canal de Terneuzen. Este canal tiene 33 km. de longitud, de los cuales pertenecen 17 al territorio belga y 16 a Holanda, y su profundidad actual es de 8'75 metros por 97 metros de ancho en la superficie y de 50 en el fondo, lo cual permite la navegación de los mayores vapores de carga de alta mar.

Gante posee actualmente cuatro grandes dársenas en funciones á saber: (*Bassin aux Bois*, *Bassin comercial*, *Antepuerto* y *Nouveau bassin*) y tres más en construcción. En conjunto tienen los muelles actual 8,000 metros de longitud, que con los 1,800 de las nuevas dársenas darán una línea de atraque practicable, que será equivalente á dos terceras partes de la de Amberes.

El puerto de Gante está espléndidamente dotado con vastos hangars ó tinglados y abundante material de aguas esclusas, elevadores de gran potencia, iluminación, etc., movido á electrici-

dad. Los demás puertos, especialmente las zonas nuevamente construidas, son también provistas de utillaje eléctrico.

La superficie de agua en el puerto de Gante será, después de terminado el ensanche actual, de 106 hectáreas ó sea tanto como la extensión actual del gran puerto del Escalda.

La administración del puerto es comunal. El «Colegio del Burgomaestre y Echevins» es la autoridad competente y que percibe los derechos, que son á su provecho exclusivo en lo que se refiere al puerto comercial, propiamente dicho, y por cuenta y mitad con el Estado en el antepuerto.

El puerto de Gante sirve, ante todo, para el movimiento de las materias y productos de las industrias localizadas en aquel centro, sobre todo la linera, la algodonería y la construcción mecánica y la horticultura. Los principales productos de importación son las maderas de construcción, — que dan nombre al *bassin aux bois*, — y los de exportación, hilados, plantas, frutas, azúcar y máquinas. Gante comunica fluvialmente con los centros textiles de Courtrai, Tournai, Roulers, cuyos productos concentra, y su cuenca ó hinterland domina toda la Flandes belga y francesa. Mantiene un activo comercio con Holanda y sostiene líneas regulares de navegación fluvial con Amberes, Bruselas, Brujas, Rotterdam, Berg-op-Zoom (Holanda) y Selzaete. Gante, por la actividad de sus industrias, lo cual asegura siempre, á la vez que un gran consumo de materias, los fletes de retorno, y su vecindad al mar; es hoy el segundo puerto de la Bélgica, lugar que conservará cada vez con mayor propiedad.

El puerto de Bruselas por lo que se refiere á la navegación fluvial es el tercero en importancia. Ocupa una gran extensión al N.O. de la capital, en la vasta zona comercial que abarca todo el oeste de la misma. Se abre en la confluencia del pequeño río La Senne que atraviesa Bruselas por debajo del Boulevard de su nombre, y del canal de Charleroi; y de allí arranca el canal de Willebroeck, que desemboca al Rupel y este al Escalda. Bruselas comunica, pues, por agua con todas las ciudades de Bélgica; su conversión de puerto puramente fluvial á puerto marítimo, dependía de la transformación del canal de Willebroeck en canal marítimo. Para llevar á cabo esta empresa, se constituyó en 1896 una Sociedad anónima de la que formaba parte el Estado, la Provincia del Brabant, y las municipalidades de Bruselas y de sus suburbios, Schaerbeek, Molenbeek, etc., y la comuna de Vilborde. Además del ensanche y aprofundamiento del canal construido en el siglo XVI, la empresa tenía por objeto realizar la construcción del puerto de Bruselas, sobre la base de los antiguos muelles y dársenas, propiedad de la ciudad, y la explotación del canal y del nuevo puerto.

Este sistema de encargar la construcción y explotación de las obras públicas a sociedades anónimas, cuyos accionistas son el Estado y la Provincia y municipios afectados por la reforma, es muy corriente en Bélgica. Los ferrocarriles secundarios se han fomentado merced a este sistema financiero.

El puerto de Bruselas se compone de tres dársenas (acabadas en estos últimos años, pues las que formaban el antiguo puerto desaparecieron), el *bassin de jonction*, con las esclusas que dan salida al canal de Charleroi, el *bassin de batelage* para el tráfico por embarcaciones fluviales, y la gran dársena marítima, que lleva el nombre de *bassin Vergote*, a la cual podrán llegar, cuando las obras de ensanche del canal de Willebroeck estén terminadas, vapores de 6'50 de calado. El «bassin» Vergote, que tiene 900 metros de largo por 120 de ancho, fué terminado en 1909, y en 1910 fueron rellenadas las antiguas dársenas municipales. La capacidad total del puerto es de 16 hectáreas de superficie y la longitud de los muelles alcanza más de cuatro kilómetros y medio. El movimiento de Bruselas es todavía principalmente de cabotaje interior, ó sea á base de embarcaciones fluviales. Sin embargo existen servicios regulares entre Bruselas Amsterdam y Rotterdam, y Bruselas-Londres.

El puerto de Brujas es singularmente interesante, tanto por la historia de su antiguo esplendor perdido, como por la magnitud del esfuerzo invertido en recobrarlo, por medio de una de las más atrevidas y costosas empresas de que puede enorgullecerse la Bélgica moderna: la creación del canal y puerto de Zeebrugge.

Sabido es que la ciudad de los puentes (*Brugge*, puente, en flamenco) era uno de los puertos más famosos de Europa en la edad media. Recibía, por el canal de Zwyn, las carabelas y galeones de alta mar abarrotadas de mercancías, y por allí se expedían los lienzos de Gante y los paños de Ypres; pero las arenas del mar fueron cegando poco á poco el Zwyn hasta hacerlo impracticable á la navegación. Era á últimos del siglo xv. Retiróse de Brujas la agencia de las ciudades hanseáticas y fué á establecerse en Amberes. De entonces nace la prosperidad de este último puerto. Brujas, desde, entonces se sumergió en un sueño cuatro veces secular. Las antiguas dársenas se secaron unas; otras, como el famoso *Minnewater*, antaño rebosante de actividad, hoy se llama robóticamente el *Lac d'Amour*, de aguas inmóviles que cruzan los cisnes. Sus famosos canales que le han valido el sobrenombre de la Venecia del Norte, son hoy casi desiertos.

Pero Brujas no quiso resignarse al estancamiento. Sólo un camino le quedaba para el mar: el canal que termina en Ostende, á 23 km. En el antiguo *Bassin du commerce* se reunían el canal de Gante y el de L'Ecluse, en Holanda. Este era el puerto municipal que ha conservado los últimos restos de actividad, hasta que en 1895, decidido el comercio de Brujas á toda costa á tener un puerto libre y propio, en el mar, formóse con el Estado, en la forma descrita una sociedad anónima. Y en Mayo de 1905, diez años más tarde, se abría al tráfico, en la costa del mar del Norte, el nuevo puerto de Zeebrugge comunicado con Brujas por un canal de 10 kilómetros de longitud, setenta metros de ancho en la superficie y ocho metros de calado.

Zeebrugge (Brujas de mar ó Brujas

marítima, en flamenco) contiene dos puertos, uno interior y otro exterior. Este último está formado por una sola y única escollera de 2 kilómetros y medio, que avanza en el mar formando un vasto arco de círculo. Esta escollera tiene por objeto proteger de los vientos y de la arena la desembocadura del Canal que es el paso al puerto interior, y al mismo tiempo permitir rápidamente la descarga de los más grandes tratatlánticos. Dicha escollera, es una obra maestra de ingeniería, cuya construcción fué muy laboriosa. Se compone de tres secciones: una de 200 metros, que se levanta sobre la playa, otra de 300 metros en *claraboya*, para permitir el flujo de las aguas, y la gran sección de 1700 metros de longitud, solidísima estructura de nueve metros sobre los fundamentos y 67 metros de ancho, permitiendo la circulación de una línea férrea en toda la extensión, el establecimiento de tinglados y gruas, etc. Está constituido por dos recios muros de bloques de cemento armado conteniendo una fuerte muralla de piedras. Un rompeolas de 240 metros continúa y termina el muro. Mas de una vez el mar deshizo la obra que se estaba construyendo, y una tempestad destruyó buena parte de lo empezado causando perjuicios por valor de 1.000.000 de francos, pero la tenacidad del hombre salió al fin victoriosa. El puerto de Zeebrugge costó 55.000.000 de los cuales 40 millones correspondieron al Estado y sólo 15 al municipio, provincias, compañías marítimas, etc.

El pensamiento de los iniciadores fué el de hacer un puerto de pasaje, de escala fácil y rápida para las grandes líneas que unen á Europa con los puertos americanos y africanos del Atlántico. Zeebrugge está á seis horas de tren de París; los vapores de mayor tonelaje, para los cuales Ostende es de difícil arribada por lo exiguo de las dimensiones del puerto, y Amberes demasiado internado en el corazón del país, se detendrían fácilmente en el gran muelle-escollera de Zeebrugge las pocas horas necesarias para el embarque de viajeros. Lo reciente de la construcción impide juzgar todavía si el resultado ha respondido á las esperanzas de los iniciadores.

El puerto interior de Zeebrugge comprende una dársena comercial y otra de evolución, con dos más en proyecto. El nuevo puerto de Brujas se forma de dos dársenas Este y Oeste, estando en proyecto tres más de gran extensión, una de las cuales acaba de ser construída. La extensión de los muelles interiores de Zeebrugge es de unos dos kilómetros, y la actual de Brujas es aproximadamente la misma, pero llegará á poseer 6 ó 7 Km. después de la construcción de las dársenas proyectadas.

Réstanos hablar del puerto de Ostende, cuya importancia radica en su vecindad á Inglaterra. Ostende es aparte de una playa de moda y centro del lujo europeo durante el verano, el punto de embarque obligado de los pasajeros que se dirigen á las Islas Británicas desde Bélgica, Holanda y toda Alemania. Es además el punto de salida de los productos de la horticultura para la otra parte de la Mancha, y el princi-

pal centro pesquero y conservero de Bélgica.

Es además por Ostende por donde entra buena parte del carbón inglés que se consume en Bélgica, así como mucha madera de Escandinavia.

El puerto antiguo de Ostende comprende el canal de acceso libre, el antepuerto, la dársena de pescadores y las tres pequeñas dársenas de comercio que desarrollan en junto 1.000 metros de muelle. Un *bassin de chasse* conteniendo unas diez hectáreas de superficie líquida y de mayor profundidad que el resto del puerto, recibe la arena que la corriente amontonaría en el fondo de las demás dársenas y pasos.

El puerto nuevo es el conjunto de obras de ensanche ejecutadas desde 1831 época de la independencia de Bélgica. Entre otras construcciones auxiliares propias de un puerto de mar, construídas algunas de ellas como p. e, el puente de Smet de Naeyer con verdadero lujo, comprenden las nuevas dársenas á esclusas, de extensión aproximada, junto con los muelles del nuevo antepuerto, de 3 Km. Desemboca en el puerto de Ostende el Canal de Brujas y Gante. Se ha construído recentísimamente la estación *Ostende-Quai*, que permite á los expreses detenerse al costado mismo de los paquebotes del servicio Ostende Douvres. Este servicio, como es sabido, pertenece también al Estado belga. Sale también de Ostende la línea regular á

## ALTAS NOVEDADES

para entretiempo é invierno  
de las más importantes fábricas

Plaza Sta. Ana, 24  
y Capellans, 17.

Sastreía LA EUROPEA



PRECIO FIJO

Tilbury (Tamesis) por la que son transportadas á Londres las frutas y legumbres tempranas. En el antepuerto está el muelle *a marée* donde el pescado es cargado en trenes especiales que lo transportan rápidamente á Bruselas (2 horas) Amberes y Alemania. El importe de la pesca en la *Mynque* ó subasta (*Mynk*, mió!, en flamenco) asciende á cerca 6 millones de francos al año.

Completaremos esta sucinta noticia de los puertos belgas con la comparación del movimiento respectivo, en número de embarcaciones, su tonelaje, y el peso y valor en junto de las mercancías exportadas é importadas.

Puertos	Embarcaciones entradas en 1911				Movimiento global en 1911 Importación y exportación reunidas	
	Número de ellas		Tonelaje (2)		Mercancías—Total	
	de mar	fluviales (1)	de mar	fluviales	peso	valor
					Toneladas	Millones de francos
Amberes. . .	6,908	25,500	13.330,000	6.066,000	21.117,000	5,810
Gante . . .	1,319	13,418	1.022,000	2.100,000	3.490,000	507
Bruselas. . .	214	8,769	46,000	1.332,000	498,000	86
Brujas. . .	715	3,373	342,000	421,000	706,000	40
Zee-Brugge.	239	232	221,000	56,000	522,000	12
Ostende. . .	1,790	1,046	1.116,000	143,000	426,000	330

(1) Solamente las entradas con carga, excluyendo las en lastre.

(2) Toneladas *Moorsom*: medida de capacidad equivalente á 2'83 metros cúbicos.

Aunque hemos hablado varias veces en el transcurso de este artículo de la función económica de los canales en Bélgica, nos es forzoso dedicarles siquiera unas líneas.

La longitud total de los canales en actividad es de 760 kms., los ríos navegables, 840 kms. Después de Holanda, que tiene 5.000 kms., ó sea cerca del triple de Bélgica, es este el país de Europa más rico en estas utilísimas vías de comunicación. Hé aquí los más importantes entre estos canales:

El de *Mons á Condé*, (Escalda Francés) que atraviesa el Borinage, sirve para transportar á Francia los carbones de la cuenca del Poniente de Mons.

El de *Pommerœul á Antoing*, atajo del anterior, gana el Escalda dentro de Bélgica mismo, para los carbones destinados á Amberes.

El de *Gante á Terneuzen*, descrito más arriba.

El *Rupel*, río corto y profundo por donde entran al Escalda el canal de *Lovaina*, y el llamado de *Willebroeck*, que nace en Bruselas, también descrito.

El de *Charleroi á Bruselas*, por el cual se comunica el Sambre al Escalda.

El del *Centro*, que une este último con el de *Mons á Condé*, pero todavía sin concluir. La construcción de este canal, ha exigido la solución de un arduo problema. Entre los dos tramos que se trataba de unir existe un desnivel no menor de 90 metros, lo cual exigía una serie innumerable de esclusas haciendo extraordinariamente costosa y lenta la construcción y la navegación. Pero la solución constituye una de las glorias industriales de la Bélgica moderna: es una obra hidráulica sin precedentes, de un atrevimiento singular. Cuatro ascensores, separados entre sí

por distancias de 400 metros y salvando cada uno 16 metros de altura permiten franquear en poco tiempo, un cuarto de hora cada uno, la mayor parte del desnivel; el resto lo suplen esclusas ordinarias. Los ascensores para embarcaciones fluviales, que están situados en La Louvière (comarca de Mariemont) son colosales obras de ingeniería, construidos en acero por Cockerill. Son dos grandes cajones llenos de agua, de juego correlativo ó de *balanza*, accionados dentro una gran armazón metálica, de manera que uno de ellos asciende mientras desciende el otro. El peso de cada uno puede llegar á 1000 toneladas,

y para alterar el equilibrio se necesitan 74 toneladas de agua. El ascensor puede maniobrar con cuatro embarcaciones á la vez. Esta gigantesca obra de ingeniería ha costado, solo en los armazones, 920.000 francos.

El canal de *Amberes á Maestricht* que une el puerto del Escalda con la comarca de Lieja, empalmado con el Mosa esa última ciudad holandesa.

El canal de *Brujas á Zee-Brugge*, ya descrito.

Y el canal de *Gante á Brujas*, por último.

\*\*\*

El día 5 de Mayo de 1835 inaugurábase en Bélgica el primer Ferrocarril del continente: la línea de Bruselas á Malinas, de longitud 20 kms. Actualmente Bélgica es el país del mundo que posee mas intenso tráfico ferroviario, habiendo alcanzado, con 8500 kms., de líneas, la mayor proporción de vía férrea por superficie; 28 kms., de f. c., por 1000 kms., cuadrados.

En Francia la proporción es de 7.

En Alemania es de 10.

En Inglaterra es de 12.

Bélgica es además, el país donde son más económicas las tarifas de transporte y mayores las facilidades de viajar y por lo tanto, donde circula un número mayor de viajeros. Es justo consignar que es uno de los países donde la construcción resulta más barata, por ser llano la mayor parte del territorio y solo ondulado el resto.

En Bélgica se sentó por vez primera el principio de la explotación por el Estado en la discusión parlamentaria que se entabló á la primera solicitud de concesión (*Amberes á Aix-La-Chapelle*) que fué por cierto, denegada. Y es curioso

que á pesar de las tendencias manchesterianas del momento, se acordó que el gobierno construyese la red de ferrocarriles, cuyo primer trayecto fué el de Bruselas-Malinas citado. En 1843, la red del Estado comprendía ya 555 kms.

Pero el resultado no era al principio muy tentador. Al contrario; al cabo de algunos años el rendimiento líquido bajó de un 10 á un 1 por 100.

El Gobierno prodigó entonces las concesiones á compañías particulares, para servicios locales. Empezó luego la fiebre de los ferrocarriles y hasta 1860 se concedieron 80 de ellas, que hubo que ir rescatando más adelante. El Estado es actualmente propietario de más de nueve décimas partes de los ferrocarriles de Bélgica, quedando solamente para rescatar 350 kms., pertenecientes á 3 compañías, siendo ahora difícil la expropiación por lo enorme del rendimiento y por consiguiente, del valor de las mismas. El ingreso kilométrico de la Compañía del Norte belga (169 k.) sobrepaja á 100.000 francos.

Del fraccionamiento de concesiones resultó la carencia de grandes líneas, pues las compañías solo atendían á los intereses de su comarca sin tener en cuenta las comunicaciones entre grandes capitales, entre estas y los puertos, ni las líneas internacionales.

Por ello la misión del Estado ha debido ejercerse en primer término procurando unificar la red y simplificarla, labor lenta y costosa.

Actualmente se atribuye á la red del Estado un valor de 1.600.000.000 francos, ó sea á razón de 430.000 francos el kilómetro. El coeficiente de explotación es, sin embargo, elevado: 66 por 100 (cociente de los gastos por los ingresos brutos).

El número de viajeros se calcula en una proporción de 40.000 por km., lo cual forma un total de 160.000.000 al año. Conocidas son las excepcionales ventajas concedidas por el Estado belga á sus viajeros. Aunque la tarifa normal está ya por debajo á los precios medios de otras naciones—4 cts. el km. en tercera, 6 en segunda y 9 en primera,—existen los abonos obreros, los abonos de libre circulación y los abonos escolares.

Estos últimos cuestan solamente F. 1'25 para seis viajes ida y vuelta semanales dentro de una distancia radial de 10 kms.

## Perder Tiempo



y lastimosamente, es lo que hace este señor acatarrado; si hubiera tomado los Pellets del doctor Mackenzy al iniciarse su resfriado, no se hubiera visto obligado á dejar sus ocupaciones y perder tiempo sudando su catarro. Los Pellets del doctor Mackenzy son la medicina específica para curar el resfriado y el catarro, sin extorsión, mientras seguís vuestro trabajo diario. A las primeras tomas se nota el alivio, cesan el estornudeo, el lagrimeo, la modorra y el estado febril. Los Pellets destruyen los gérmenes del resfriado en 24 horas, reblandecen el pecho y facilitan la expectoración; son la mejor medicina casera de invierno. Su precio económico (Plas. 1'50) los pone al alcance de todos.

Los primeros, para obreros, cuestan F. 2'25, para seis viajes semanales de ida y vuelta, dentro de una distancia radial de 50 kms. Muchas fábricas satisfacen á sus operarios el coste de los abonos del F. C.

En cuanto á los abonos de libre circulación, es bien conocido de todos los que han viajado por Bélgica, su inverosímil baratura. (1)

Circulan diariamente por Bélgica tres mil trescientos trenes de viajeros y dos mil seiscientos de mercancías. Posee el Estado 4.000 locomotoras, 10.000 vagones de pasajeros y 87.000 de mercancías.

El abono de los obreros ha tenido también una influencia económica además de la social. Al lado de permitir á los proletarios vivir en el campo, ha producido una nivelación general de los salarios en todo el país.

Calculando el promedio de coste por viaje que es, como hemos dicho, de 0'60 francos, con el promedio de recorrido por viajero 22 km., viene á resultar el precio kilométrico reducido á la bajísima tasa de 2'7 céntimos.

Lo corto de las distancias, el gran número de estaciones, y la aglomeración de trenes, no permiten á éstos en Bélgica alcanzar grandes velocidades; la comercial es de 70 km. hora, pero sólo los grandes expreses la alcanzan; la mayor parte corren á 50 km. Es digno de especial mención el *tren-bloc* que recorre cada hora y de un solo recorrido el trayecto entre Bruselas y Amberes, franqueando en 30 minutos los 44 kilómetros que separan ambas poblaciones, ó sea á razón de unos 80 km. hora. Este tren formado con el mejor material ferroviario que se construye en Bélgica, ofrece la particularidad de un curioso sistema de ensamble de los vagones mucho más simple y cómodo que el ordinario de fuelle usado en los expreses. Se compone el *tren-bloc* de cinco vagones, y el número de asientos es rigurosamente limitado. Este tren, que circula por una vía especial y no se detiene en estación alguna, es considerado como un verdadero tranvía directo entre las dos grandes capitales de Bélgica.

Las tarifas para el transporte de las mercancías en Bélgica, oscilan entre 3 y 8 céntimos la tonelada; pero la política económica del Estado permite valerse de la elasticidad de estas tarifas, que han llegado en ocasiones especiales hasta bajar á 1 céntimo, para favorecer la exportación de determinados productos, para orientar en tal ó cual dirección la circulación de una mercancía, ó bien elevándola, para oponerse á la invasión de algún artículo extranjero que por medio del *dumping* haya rebasado el arancel en perjuicio de la industria nacional. Aunque el coste del transporte por vía de agua, río ó canal, es bastante menor, 2 á 3 céntimos tonelada, no existe generalmente concurrencia, pues cada vía de comunicación tiene su función determinada, por efecto de las condiciones diferentes de movilidad, regularidad, velocidad, etc. Así por ejemplo, los carbones de exportación circulan por ferro-

carril, merced á una tarifa diferencial para salvar la rapidez del viaje, mientras que el hierro y en general las primeras materias, maderas y materiales de construcción, suelen circular por vía de agua, para salvar la baratura del coste.

La abundancia de materia y falta de tiempo y de espacio me ha llevado á no poder dedicar más que dos líneas á los ferrocarriles secundarios, que tanta importancia tienen en Bélgica. Para fomentarlos y construirlos, se crean sociedades anónimas, á las que el Estado suele aportar hasta el 50% del capital y el resto la provincia y municipios interesados, bancos y particulares, etc. Las corporaciones locales no están obligadas á anticipar el importe de su suscripción, sino á hacerlo efectivo por anualidades. 37 Sociedades diferentes explotan 138 líneas, pero estas sociedades se reúnen en un organismo director central, creado en 1885: la *Société Nationale*

*des chemins de fer vicinaux*; en 25 años esta entidad oficial ha intervenido la construcción, explotación y administración de 4.300 km. de ferrocarriles secundarios. El beneficio obtenido es de un 3 por 100.

He aquí superficialmente expuesto el utillaje económico que ha llevado á Bélgica á ser proporcionalmente una de las primeras naciones productoras y comerciales; un país de vida económica intensa y próspera. Del utillaje intelectual, de la enseñanza profesional, hablaremos en el próximo y penúltimo artículo.

R. RUCABADO

**BRIGHS** **SOMBREROS**  
**ARCHS - 3**

## Política

### El Ejemplo del Rey

Es hora de decirlo. Sobre tantas incertidumbres, vacilaciones, flojedades y cobardías como forman el ambiente de nuestra vida pública, algo hay que destaca, sirviendo de confortación á los ánimos; algo que, por la discreción y la firmeza, por el valeroso arranque y la serenidad, por el tacto y el patriotismo, va imponiéndose á la atención y al respeto de todos.

Una figura: el Rey; un hombre: D. Alfonso XIII, sobresalen á estas horas de depresión nacional, mostrándose verdaderamente superiores al achicamiento que les rodea. En el Rey se concentran las miradas de mucha gente, distraída hasta hace poco. Infinidad de espectadores desapasionados, desinteresados, incluso prevenidos en contra, han acabado por reconocer en el joven Monarca tales aptitudes y deseos de acierto, tal preocupación por el bien y tal confianza en los destinos de su país—á despecho de todos los síntomas que conspiran á quitarla—que bien les parece ahora la más alta afirmación, acaso la única afirmación sólida que resta en pie y dando la cara á las negaciones y abulias de que se alimenta la sociedad española.

Y esto, no ya por ficción constitucional ni en virtud de los prestigios de la jerarquía, sino por mérito personal y directo del hombre, de D. Alfonso XIII. D. Alfonso es uno de los pocos españoles que creen en España, ó que, si creen, no se avergüenzan todavía de proclamarlo. En algún momento de absoluta confusión, pareció ser él el único que no perdía la cabeza. Su igualdad de ánimo, su tranquilo continente en medio de la general turbación, la misma elegancia de espíritu con que siempre soportó los mayores peligros y adversidades, colócanle, nacimiento aparte, entre los jefes de Estado más distinguidos de Europa y entre las personalidades más eminentes de cualquier país. Mirando á su alrededor, muchos observadores veraces y sinceros, y hasta no

pocos enemigos del régimen, acaban por pensar ó decir:

«He aquí una grande, una buena voluntad, digna de estar mejor servida.»

\*\*\*

Así es, en efecto. En el Rey, Don Alfonso XIII, es fuerza reconocer una gran voluntad, pobremente secundada por los que son sus órganos naturales en la vida política y por el pueblo mismo. Y al decir esto, claro es que se exceptúan, en primer término, los contados personajes y fuerzas que les siguen, á quienes se trata de invalidar y excluir de nuestra vida política mediante una conspiración internacional degradante y una conspiración interior y táctica, más afrentosa todavía para el país que las tolera.

El Rey viene siendo hasta ahora el único que con bravura resiste al abatimiento general y le opone una presencia de ánimo perseverante y continua, un espíritu verdaderamente regio; que ésto es no desfallecer ante los infortunios, por adversos que sean ni sacar de ellos inspiraciones de violencia súbita ó actitudes de sumisión y abandono igualmente insensatas. El Rey viene ofreciendo á la sociedad española un claro espejo en que mirarse. De él cabría decir que es el único ciudadano que hace frente á la depresión nacional, que conoce el puto donde radica la enfermedad de España y que sabe cuál es su nombre: pesimismo.

Si España está enferma de pesimismo. Y es un pesimismo, el suyo de ahora, no enteramente adecuado á la realidad, no enteramente justificado por los hechos y las comprobaciones objetivas, no aplicable á todos los aspectos colectivos de la nación. Es un pesimismo el pesimismo español de estos instantes que tiene algo y aun mucho de convenido, de artificial, de fabricado para estimular las violencias revolucionarias,

(1) Valaderos por:	1.ª clase	2.ª clase	3.ª clase
5 días	30'75	20'50	11'75
15 días	61'50	41'	23'50

de venido de fuera como anestésico al servicio de ajenas ambiciones, las cuales, mientras dura el sopor, pueden operar á mansalva espolios y secuestros y repartos de vestiduras, si es que no preparan, de lejos, la sucesión final y abintestato.

\*\*

En España no existe ahora aquel descontento racional y patriótico, acicate de toda reforma ó ascensión de un pueblo, que, comparando lo que es con lo que debería y, sobre todo, con lo que podría ser, suelen determinar las grandes regeneraciones nacionales. No existen, aquellos espíritus noblemente descontentos que Stuart Mill llamaba «la sal de la tierra» y son la levadura de toda renovación saludable.

El pesimismo que tenemos á la vista, con ser subjetivo en gran parte, con proceder de un estado de espíritu mejor que de un estado de hecho—bastaría comparar el contenido español de 1880 á 1890 con la realidad de entonces y con la de ahora para demostrarlo—; ese pesimismo es radical, y no se resuelve más que en abstenciones egoístas ó en negaciones absolutas.

La vida pública da en España el tono á todo lo demás, y el desconcierto en que vive la nuestra hace cuatro ó cinco años impide ver lo que la nación, á espaldas de la mala política, y la sociedad, á espaldas y á pesar de los malos políticos, así favorables como hostiles al régimen, van adelantando. Los signos de renacimiento material se multiplican; los de progreso intelectual verdadero, también.

Pero las necesidades de la propaganda revolucionaria nos han llevado á esto: á matar en España la raíz misma del patriotismo, hasta juzgarnos como lo más execrable y vil de la tierra, como la última expresión de la miseria, del atraso, de la ignorancia y de la barbarie; á hacer creer que en cualquier estado de los que llaman europeos, sin distinción ni matiz, todo es harta, progreso, sabiduría y civilización, destruyendo de este modo, en el alma de las muchedumbres, aquel sentido de cordura y relatividad, que les hace distinguir lo posible de lo quimérico, que las pone sobre la vía de la regeneración por el trabajo y no sobre la de los cataclismos sociales.

\*\*

Semejante estado de espíritu es grave, aunque no desesperado del todo, si es que se reacciona á tiempo y se consigue darlo á que suba otra generación y neutralice, y aun subvierta la aberración en que ha venido á caer la presente. transformando acaso su propia impotencia en afirmación de obstáculos ó fatalidades y conjuras imaginarias.

Como centro y como impulsor de esa re-

acción patriótica, se ha presentado siempre D. Alfonso XIII, en forma y con constancia tales, que ya merecen el testimonio de la gratitud nacional y de la expresión franca y pública. Espíritu abierto, ha dado por tierra con el sofisma de la incompatibilidad de la Monarquía con ninguna suerte de orientación racional. Harto sabemos todos, monárquicos ó no, que no es ahí donde radican ahora los consabidos obstáculos, los manoseados obstáculos de la vieja sofistería progresista, que tan poco ha hecho progresar al país. Y es hora de que esto se diga claro y alto, afrontando la impopularidad de alabar á un Rey, cuando todo se vuelven adulaciones al pueblo, ya que no á la chusma. Y esto es lo que no recela en proclamar el más obscuro de los escritores es-

pañoles ciertamente; pero que no es cortesano ni lo será nunca de nadie, ni ha de prosperar á costa de ningún halago, porque á nada aspira, ni ha de salir nunca de su limitada condición de «ciudadano libre de la república de las letras.»

De «A. B. C.»

MIGUEL S. OLIVER



## Crónica Internacional

### La Cuestión de Oriente

A principios de Octubre, pocos días antes de estallar la guerra en los Balcanes, pero cuando ya parecía inevitable, decíamos al terminar una crónica en la que se mostraba por medio de cifras el rápido y continuo decrecimiento del Imperio de la Media Luna «sólo cabe esperar en las actuales circunstancias una nueva confirmación de esta que ya podemos llamar ley». (1)

De entonces acá, poco más de un mes ha transcurrido, y los acontecimientos se han sucedido con una rapidez tal, que a pesar de dar plena confirmación á la ley que presumíamos, nos han sorprendido, como sorprendido á la diplomacia y á los gobiernos Europeos.

Mas que decrecimiento de poderío musulmán esta vez será la liquidación de su Imperio en Europa y la ley de su decrecimiento se confirmará de hoy en adelante en Asia como se ha confirmado en Africa en nuestros días; es la ley de la civilización contra la barbarie; es el Cristianismo triunfando del Islamismo.

Pero esta liquidación si ha sido conseguida única y exclusivamente por este nuevo factor Europeo que es la alianza Balcánica, si Búlgaros, Servios, Montenegros y Griegos, han conseguido, lo que las grandes potencias por largo tiempo intentaron vanamente, si para conseguirlo han arriesgado su existencia toda

y tan grandes sacrificios les cuesta ya; no resultará como fuera natural, pura ganancia para ellos, sino que hay potencias deseosas de obtener parte del botín sin que sacrificios anteriores justifiquen ó apoyen sus deseos.

En estos deseos de alcanzar un botín que no merecen, por un lado, y por otro de impedir el agrandamiento de los actuales Estados y su natural aumento de poder está la clave del conflicto actual y la gravedad que representa, pues de no llegar á un acuerdo sobre cuestiones tan delicadas como las que se suscitan, podría llevarnos á un conflicto Europeo de incalculables consecuencias.

De todas las naciones de Europa, solo Rusia deseaba, al comenzar la guerra el triunfo de los Estados Balcánicos; los demás habían dado un crédito demasiado grande á la obra de los «jóvenes Turcos» estaban convencidas de que los hombres del comité «Unión y progreso» (1) eran lo suficiente inteligentes y hábiles para hacer de Turquía una nación constitucional, para prever; tenían sobrados intereses allí para desear

(1) Este famoso comité que hasta el triunfo de la «Liga militar» reunida este verano, era el poder supremo é irresponsable que desde Salónica gobernaba á todo el imperio, imponiendo ministerios, generales, funcionarios, nombrando los diputados con parodias de elecciones, etc., se componía de catorce miembros, doce de los cuales eran judíos convertidos al Islamismo. La mayoría de ellos han huido estos días de Turquía paseándose por las ciudades Europeas mientras se liquida el Imperio con una rapidez que su obra explica.

(1) CATALUÑA 262—12 Octubre.

**MOSAICOS E F ESCOFET & C**

Ronda San Pedro 8  
Barcelona

Marmoles  
Piedras  
Maderas

Construcción  
Decoración

Joaquín Montaner

**Sonetos**  
**y Canciones**

■ ■ ■

Un tomo de 64 págs.— Dos Ptas.  
J. Horta, Impresor.—Barcelona 1911