

un ingreso bruto de 11.236.623 dollars, y ahora recauda 24.089.260.

La Chicago Milwaukee and Saint Paul Ry C^o poderosa Empresa que explota 6.911 millas de vías, ha tenido una recaudación de 49.884.113 dollars, excediendo en 1.553.779 á la del ejercicio precedente y obteniendo un aumento en el ingreso líquido de 1.136.327. Esto le ha permitido satisfacer sus cargas fijas con 5.962.045 dollars y destinar 11.858.825 á diversos fines.

La Canadian Pacific de la gran colonia ó Dominion, se cotiza en 176 $\frac{1}{4}$. La Compañía continúa expansionándose enérgicamente, y va á destinar 7 $\frac{1}{2}$ millones de dollars á la compra de material móvil, emitiendo nuevas acciones; va á terminar el ramal de Wolsely, creando al efecto obligaciones consolidadas, hasta la suma de 30.000 dollars, y va á comprar dos nuevos barcos de vapor, invirtiendo en la compra 800.000 dollars.

El Gran Truck railway of Canadá, que, como la anterior, es uno de los factores más poderosos de la prosperidad del Dominion, progresa sin interrupción, y sus ingresos, que en los seis primeros meses de 1904 fueron de 2.559.316 libras, ascienden en el período correspondiente de 1905 á 2.729.007. La acción ordinaria está á 25 $\frac{1}{16}$, 004 por 100, la garantida á 104, la privilegiada de primer grado á 104 $\frac{3}{4}$ y la de segundo grado á 106 $\frac{1}{4}$.

En Francia, las grandes Compañías explotan actualmente una red de 34.730 kilómetros de extensión con 1.469.894.564 francos de capital realizado, que suponen 1.477 millones de francos de capital á amortizar. En 1903, estas seis Compañías distribuyeron 153.557.615 francos en dividendos é intereses, además de 503.433.551 de réditos á las obligaciones que representan un capital realizado de 13.231.336.925 francos, y de 19.509.579.750 de capital á amortizar. Es decir, que en el citado año pagaron un total de 656.971.166 francos por dividendos é intereses, y por amortizaciones 152.436.841 francos, que representa en conjunto la enorme cifra de 809.427.007 francos.

Consideradas las vías férreas tan sólo como industria, sin fijarse en la influencia que ejercen en la riqueza y en el desarrollo de las restantes industrias, se ve por las cifras consignadas su grandísima importancia y lo mucho que interesa al Estado, que ha de heredarlas, contribuir á su prosperidad.

Los ingresos durante los tres primeros trimestres de los años 1904 y 1905, obtenidos por estas Compañías de los ferrocarriles franceses, fueron los siguientes:

	1904 — Francos.	1905 — Francos.
Norte.....	167.012.000	173.452.000
Lyón.....	335.180	238.060
Oeste.....	136.736.000	139.220.000
Orleans.....	164.027.000	172.270.000
Este.....	137.755.000	142.055.000
Mediodía	81.249.000	83.216.000
Estado.....	36.868.600	38.076.000

Hechos análogos á los consignados se observan en otras redes, con ligeras excepciones, que son, sin duda alguna, por causas efímeras, como las que actualmente ofrecen la generalidad de los principales ferrocarriles de España, en virtud de causas especiales. Nuestras líneas sufren este año una sensible reducción en sus ingresos, como se desprende de las siguientes cifras, correspondientes á los tres primeros trimestres de los años de 1904 y 1905:

	1904 — Pes. tas.	1905 — Pesetas.
Norte.....	81.660.084	80.001.512
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	75.899.673	74.762.415
Andaluces.....	16.423.899	15.704.996
Madrid Cáceres-Portugal.....	3.591.756	3.436.757
Oeste de España.....	2.173.294	2.321.501
Medina-Zamora-Orense-Vigo.....	2.839.752	2.800.947
Sur de España.....	3.340.799	3.574.787
Zafra-Huelva.....	1.580.180	1.931.985

Según se ve, en las tres últimas de las líneas citadas hay aumento de ingresos, en vez de disminución, y como prueba de que la baja de los ingresos se considera transitoria, diremos que las acciones de las Compañías tienen marcada tendencia á subir, logrando mantenerse relativamente firmes, á pesar de las oscilaciones de los cambios.

También es cierto que los ferrocarriles atraviesan crisis, á veces dolorosas y profundas, como acontece en Portugal; pero téngase presente que se trata de un organismo nuevo, con suficiente fuerza y energía para restaurarse y levantarse. Así lo demuestra la rápida subida de los valores de la Compañía Real de los caminos de hierro portugueses, que indudablemente persistirá, como ha persistido la mejora de valores análogos de otras naciones.

Lo mismo que se observa en las líneas férreas de los países civilizados tiene que suceder en los ferrocarriles coloniales con mayor motivo. Su desenvolvimiento es más lento, pero en compensación más extenso, puesto que hay más recursos que explotar y mayores riquezas que crear. Las vías férreas coloniales no se construyen sólo para servir el tráfico existente, y movilizándolo rápidamente; crean el tráfico y son los mejores instrumentos de progreso de que se puede echar mano actualmente para dominar y para civilizar.

Resulta de todo ello que los sacrificios que impone la construcción de caminos de hierro, son, más tarde ó más temprano, amplia y cumplidamente compensados. Tienen compensación por el rendimiento que consiguen tan luego como se canaliza el tráfico y entra en régimen regular y normal la explotación comercial.

Tienen, por último, compensación económica por el aumento de riqueza que proporcionan en toda la región servida y beneficiada por las mismas líneas (1).

LA RED INGLESA EN 1904

Los ingleses, siempre prácticos, saben que la eficacia y utilidad de las estadísticas es tanto mayor cuanto más pronto se publican, y fieles á este principio, ya dieron hace tiempo á conocer los resultados de la explotación de sus caminos de hierro durante el año de 1904, aunque advirtiendo que las cifras eran provisionales, no obstante lo cual, es seguro que diferirían poco de las definitivas, por el esmero con que en Inglaterra se hacen estos trabajos.

En su conjunto, la estadística definitiva en cuestión no refleja tanto como podía esperarse la depresión que ha pesado sobre el comercio y la industria del país durante el período á que aquélla se refiere.

La longitud total de la red de vías férreas explotadas en 1904 ha sido de 22.600 millas, ó sea 165 millas más que en 1903, que á su vez representó un aumento de 283 millas sobre 1902.

De las 165 millas nuevas abiertas á la explotación, 77 son de vía única y 88 de doble vía.

(1) De la Gaceta de los Caminos de Hierro.

Por el cuadro siguiente, relativo al importe del capital, puede formarse idea de los aumentos de éste, autorizados en el transcurso de los tres últimos años:

	1902	1903	1904
	Libras esterlinas.	Libras esterlinas.	Libras esterlinas.
En acciones.....	962.340.913	981.760.753	990.826.000
En obligaciones..	377.717.733	390.166.074	396.618.000
Totales.....	1.340.058.646	1.371.926.827	1.387.444.000

En lo que respecta á los ingresos brutos, tanto por viajeros como por mercancías, ha habido en 1904 un ligero aumento, según se deduce del siguiente cuadro:

	1902	1903	CIFRAS provisionales. 1904
	Libras esterlinas.	Libras esterlinas.	Libras esterlinas.
Ingresos de los trenes de viajeros.			
1.ª clase.....	3.559.256	3.528.300	3.429.000
2.ª clase.....	3.295.438	3.331.765	3.267.000
3.ª clase.....	29.054.299	29.272.779	29.373.000
Billetes económicos.....	3.713.732	3.852.159	3.990.000
Equipajes.....	6.670.700	6.864.638	7.145.000
Correos.....	1.099.180	1.118.877	1.176.000
Totales.....	47.392.605	47.968.518	48.380.000
Ingresos de las mercancías.			
Mercancías.....	?	28.280.281	28.311.000
Ganados.....	1.483.620	1.479.370	1.413.000
Minerales.....	?	25.351.022	25.672.000
Totales.....	54.668.539	55.110.673	55.396.000
Navegación y puertos.....	3.924.869	4.005.923	4.098.000
Diversos.....	3.540.928	3.860.977	3.954.000
Ingresos brutos totales.....	109.526.961	110.946.091	111.828.000

En punto á gastos no hay nada extraordinario que señalar, observándose sin embargo bastante aumento en las contribuciones é impuestos.

En 1904 han pagado las Compañías, en números redondos, medio millón de libras esterlinas más que en 1902. Durante los tres últimos años los caminos de hierro ingleses han pagado por contribuciones é impuestos 4.227.593 libras esterlinas en 1902, 4.492.896 en 1903 y 4.736.000 en 1904.

He aquí las cifras exactas correspondientes á los tres últimos años, de los ingresos netos y de los gastos:

	1902	1903	1904
	Libras esterlinas.	Libras esterlinas.	Libras esterlinas.
Gastos totales....	67.898.459	68.619.232	69.189.000
Ingresos netos...	41.628.502	42.326.859	42.639.000

El cuadro que sigue contiene las cifras correspondientes al capital invertido al finalizar cada año, indicando las cifras en cursiva los desembolsos hechos en cada año:

	1902	1903	1904
	Libras esterlinas.	Libras esterlinas.	Libras esterlinas.
Ordinario.....	461.926.868	472.506.514	480.289.000
	85.700.435	87.008.507	88.225.000
Privilegiado.....	314.937.276	320.719.360	329.373.000
	43.484.375	43.436.096	43.910.000
Garantido.....	115.906.390	116.894.035	117.477.000
	16.484.488	17.060.761	17.061.000
Empréstitos.....	11.617.930	10.818.545	19.318.000
	5.942	5.942	6.000
Obligaciones.....	312.472.957	316.120.463	322.211.000
	43.708.212	43.743.282	44.292.000
Totales....	1.216.861.421	1.245.028.917	1.268.668.000
	189.383.502	191.254.583	193.494.000

Si se compara por una parte el capital invertido, y por otra la red total, se llega á las siguientes conclusiones: en 1902, las 22.152 millas construidas representaban un capital invertido de 1.216.861.421 libras esterlinas, ó sea 54.932 por milla. En 1903, las 22.435 millas habían exigido 1.245.028.917 libras esterlinas, ó 55.494 por milla. Finalmente, en 1904, las 22.600 millas construidas representaban un capital gastado de 1.268.668 millares de libras esterlinas, correspondiendo 56.135 por milla, término medio.

Como se ve, el promedio del coste de la milla explotada tiende á aumentar.

Estudiando el número de viajeros transportados se observa que cada vez se acentúa más la disminución de los de primera y segunda clase. Este hecho obedece á diversas causas, entre las que se puede citar el aumento de comodidades en los coches de tercera clase, la democratización de los ingleses y el encarecimiento del numerario.

En 1904 se han transportado 34.951.000 de viajeros en primera clase, contra 35.069.077 en 1903; en segunda clase se transportaron 71.326.000, contra 73.990.956, y en tercera clase 1.190.518.000, contra 1.195.265.195. Los billetes económicos y los temporales han aumentado considerablemente, de 592.570 en 1902, han pasado á 618.005 en 1903 y á 644.000 en 1904.

LOS FERROCARRILES AMERICANOS

(CONTINUACIÓN)

No pueden, pues, compararse los ferrocarriles americanos con los europeos por lo que toca á túneles, porque, aun dejando á un lado los grandes túneles d'Arlberg, Mont-Cenis, San Gothardo y Simplón, debajo de los Alpes, de 10, 12, 15 y 20 kilómetros, respectivamente, hay quizás, además, en Europa, más de un centenar de túneles de longitudes comprendidas entre 3 y 10 kilómetros.

Son muchos los túneles americanos que se hallan sin revestir, y, entre los que lo están, abundan más los revestidos con madera que los revestidos con obra de fábrica, sucediendo, por lo tanto, con los túneles, lo que con todas las demás construcciones, esto es, que predomina la madera en cuanto cabe. Pero hay que decir, sin embargo, que si con tales revestimientos han podido pasar es porque han encontrado, por lo general, mejores