

al Támesis por una esclusa de $305 \times 36,60 \times 15,86$ metros, dos calas secas, una de $244 \times 30,50 \times 10,98$ metros, otra de $305 \times 36,60 \times 11,59$ metros. La segunda de estas dársenas, situada al Sur del Albert Dock, tendrá 2.806 metros de muelle y una profundidad de agua de 13,58 metros; la dará acceso una esclusa de $259,30 \times 33,55 \times 14,64$ metros. Se ha previsto en el fondo de la dársena una cala seca de $305 \times 33,55 \times 11,59$ metros.

Cuando todas estas mejoras se realicen se dispondrá, en la sola región de los Victorias Dock y Albert Dock, de una superficie total de dársenas de 140 hectáreas, en las que las profundidades de agua variarán de 10,36 metros á 13,70, limitadas por 14.500 metros de muelles y en comunicación con el río por esclusas de 213,50 metros á 305 de longitud.

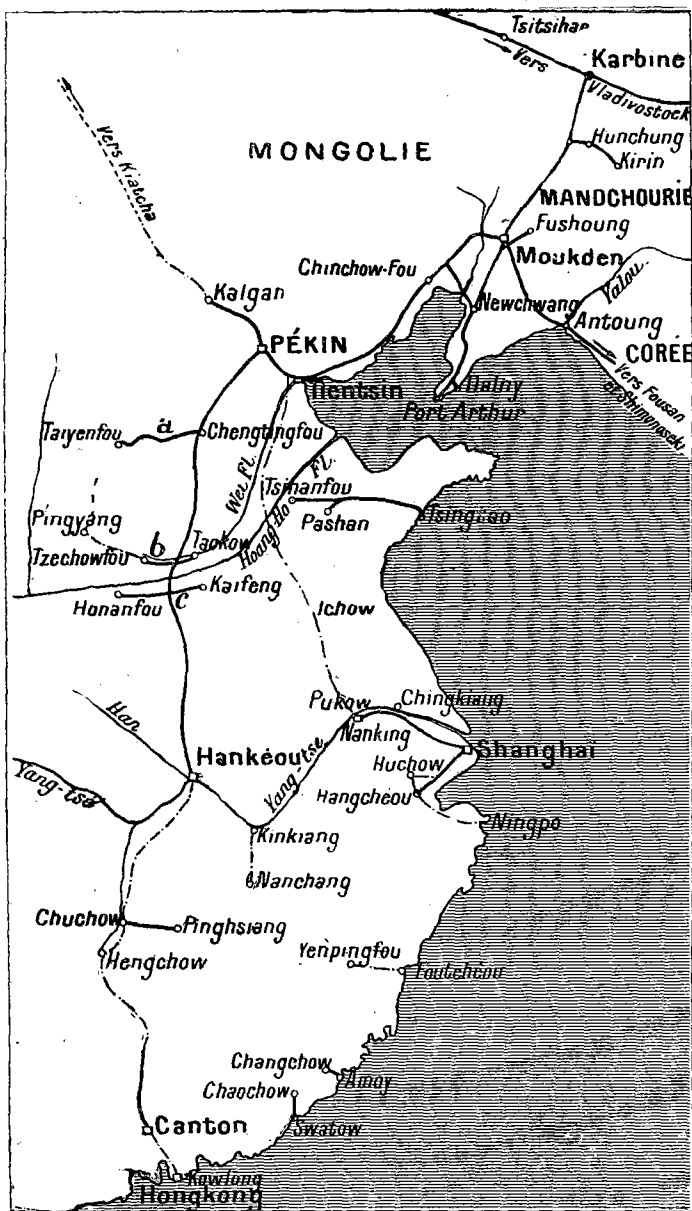
Los ferrocarriles chinos.

En los *Annales des Mines* (8.º cuaderno de 1911) publica M. Simón un artículo referente á las principales líneas férreas que se han construido en China desde hace una decena de años,

Mukden-Pekín-Hankeou, que está en vías de prolongación hacia Cantón; éstas se unen en Mukden á la línea del Sur manchuriano, explotada por los japoneses desde la guerra ruso-japonesa, y que se une en Karbín á la gran línea del Este chino que viene á prolongar el transiberiano.

Varias líneas se enlazan á la gran arteria Pekín-Hankeou: la línea francesa del Chan-Si, *a*; la del Pekín Sindicato, *b*; la del Peinlo *c*. Las líneas aisladas son: 1.º, la del Chantoung (alemana); 2.º, las de Sanghai á Nankín, por una parte, á Hangeheou, por otra; 3.º, la de Chuchow á Pingsiang, que sirve á las minas de Pinghsiang y permite enviar sus carbones por vía fluvial á las fábricas de Hankeou-Honyag. Mencionaremos, en fin, el ferrocarril de Pekín á Kalgan, el primero que se ha construido sólo por chinos y con capitales chinos. Debe prolongarse hacia Kiatcha, población fronteriza de la Siberia y de la Mongolia, poco distante del transiberiano; pero su trazado no se ha hecho en previsión de un gran tráfico, y para responder á éste tendrán que volverse á hacer muchas obras.

El cuadro siguiente resume los datos esenciales relativos á estas líneas.



y á otras que están en construcción, pudiendo verse, tanto más como otras, en el mapa adjunto.

La gran arteria está constituida por el conjunto de las líneas

NOMBRE DE LOS FERROCARRILES	Nacionalidad de los concesionarios actuales.	Año de la terminación de las obras.	Longitud aproximada en kilómetros.	Anchura de la vía en metros.
PRIMER PERÍODO.				
Ferrocarriles del Norte de la China.....	China.....	1906	960	1,44
SEGUNDO PERÍODO.				
Primer grupo.				
Ferrocarriles del Este chino...	Rusa.....	1901	1.500	1,54
Idem del Sur manchuriano...	Japonesa desde 1906..	1901	830	1,44
Idem de Antoung á Amukden.	Japonesa.....	1906	250	0,76
Idem de Chantonag	Alemana.....	1905	350	1,44
Segundo grupo.				
Ferrocarril de Pekín á Hankow	China.....	1904	1.200	1,44
Idem de Chausi	Francesa	1907	240	1,00
Idem de Peinlo	Belga.....	1906	200	1,44
Idem Pekín Sindicato	China.....	1905	120	1,44
TERCER PERÍODO.				
Primer grupo.				
Ferrocarril de Sangai á Nanking	Anglo-china..	1908	300	1,44
Idem de Tientsin á Pukow....	Anglo-alemán-china..	En construcción	850	1,44
Segundo grupo.				
Ferrocarril de Chuchow á Pinghsiang	China.....	1901	120	1,44
Idem de Pekín á Kalgan.....	China.....	1909	220	1,44
Idem de Chinchowfou á Tsitsihar.....	China.....	»	750	»

La línea de Yunna es, de hecho, una prolongación de la red francesa de los ferrocarriles de la Indochina, explotada por la misma Compañía, y no hacemos más que mencionarla.

La principal línea en construcción es la de Tientsin á Pukow, emprendida en 1908, con capitales ingleses y alemanes: existe un gran número de proyectos, pero su suerte es demasiado incierta para que sea útil mencionarlos todos: indicaremos tan sólo el que tiene por objeto unir Chinchow-Fou con Tsitsibar, en el Este chino. El acceso de Pekín sería fácil por éste, pero Rusia y el Japón son poco favorables á esta nueva línea, y el Gobierno chino no ha podido hasta ahora emprenderla.