

REVISTA EXTRANJERA

El tráfico de viajeros en Nueva York.

Las líneas subterráneas y aéreas del Interborough Rapid Transit Company y las líneas de superficie de los New-York Railways, las cuales sirven sobre todo al barrio de Manhattan, han transportado la cantidad enorme de 79.931.794 viajeros durante el mes de Junio de 1916, ó sea más de 2.664 393 por día. Esta cantidad representa un aumento de 5 259.645 viajeros sobre la correspondiente al mismo mes de 1915, ó sea cerca de un 7 por 100.

Sólo las líneas subterráneas han transportado 30.202.401 personas, ó sea un aumento de 2.753.940, y las líneas aéreas 26.241.280 con un aumento de 1.729.370 sobre la cantidad correspondiente de 1915. Se ve que los dos sistemas han transportado en junto 56.473.681 viajeros, ó sea casi 2 millones por día, para cuyo transporte la Interborough Rapid Transit Co. ha hecho circular un total de 180.000 trenes, lo que equivale á 6.000 para cada día del mes.

Se puede decir, de una manera aproximada, que las cinco octavas partes de los viajeros circulan entre las siete y las diez de la mañana y entre las cuatro y las siete de la tarde, y durante estos períodos hay frecuentemente un tren cada catorce segundos.

Las líneas de superficie de los New-York Railways han transportado en Junio de 1916, 23.488.113 personas, ó sea 776.375 más que en Junio de 1915. Las líneas subterráneas y áreas emplean 2 919 vagones con un personal de 4 000 empleados para el servicio de los trenes, venta de billetes y servicio de agujas; las líneas de superficie emplean 1.308 vagones con 3.200 empleados.

Si se admite que las líneas de que tratamos transportan un 63 por 100 del número total de viajeros que circulan por las líneas interiores de Nueva York, se concluirá que en Junio de 1916 se han transportado en esta ciudad cerca de 90 millones de personas, ó sea casi la totalidad de la población de los Estados Unidos.

Tomamos esta nota de la que publican las *Mémoires et Comptes rendus des travaux de la Société des Ingénieurs civils de France*.

De la importancia económica y social de la electricidad después de la guerra.

Resumen publicado por M. Le Moulec en *La Lumière électrique* de una conferencia dada por el autor en la Asociación de los higienistas y técnicos municipales.

El autor muestra cómo el reclutamiento de la mano de obra después de la guerra preocupa con razón á los industriales, y dice que la electricidad está llamada á desempeñar un papel importante en esta cuestión facilitando la extensión de los procedimientos mecánicos del trabajo.

El presupuesto de los ferrocarriles prusianos para el ejercicio de 1917-1918.

El presupuesto de los ferrocarriles prusianos prevé para el ejercicio 1917-1918 un ingreso de 678 millones de marcos para el tráfico de viajeros y equipajes, ó sean 52 millones de menos que en el presupuesto precedente, y 1.968.960.000 marcos para el tráfico de mercancías, ó sean cerca de 225 millones más. Según este último presupuesto, el producto neto de explotación se evalúa en 877.926.000 marcos contra 827.199.000 marcos en 1916, ó sean 50.727 000 marcos más. Rebajando todas las cargas financieras, quedarán, según estas previsiones, 1 207.348 marcos para el fondo de reserva llamado «de compensación».

He aquí, por otra parte, el balance de este presupuesto:

	Marcos
<i>Ordinario:</i>	
Ingresos ordinarios.....	2.895.425.000
Gastos permanentes, no comprendiendo las cargas del capital.....	2.036.992.000
<i>Producto neto.....</i>	<i>858 433.000</i>
Intereses y amortización del capital.....	432.435.652
<i>Excedente.....</i>	<i>425.997.348</i>
<i>Extraordinario:</i>	
Ingresos extraordinarios.....	1.610.000
Gastos no renovables y extraordinarios (transformaciones, nuevas construcciones).....	150.900.000
<i>Exceso de los gastos sobre los ingresos.....</i>	<i>149.290.000</i>
Excedente neto de los ingresos totales sobre las cargas y gastos totales.....	276.707.348
Suma destinada á hacer frente á las necesidades generales del Estado (2,10 por 100 del capital de primer establecimiento).....	275 500.000
<i>Resto para aumentar el fondo de compensación...</i>	<i>1.207.348</i>

Como se hace observar al razonar este presupuesto, las previsiones relativas al ejercicio de 1916, al contrario de las de los ejercicios precedentes, se han podido establecer sobre las bases reales que ofrecían los resultados de explotación del último ejercicio cerrado, el primero que se ha desarrollado enteramente en período de guerra. Cuanto más dure la guerra, más necesario vendrá á ser el establecer un presupuesto en concordancia exacta en cuanto sea posible con las necesidades. Como los ingresos han acusado en el ejercicio en curso una progresión constante, se ha previsto para 1917 un aumento sobre el ejercicio cerrado (1915) de 7 por 100 en el tráfico de viajeros y de 8 por 100 en el de mercancías.

Los gastos de explotación se han evaluado con un aumento proporcional al previsto para el tráfico. Para el material móvil, se han afectado al presupuesto 105 millones de marcos, destinados á la adquisición de 560 locomotoras, 770 carruajes para viajeros y 6.400 vagones de mercancías y furgones. El capital de establecimiento estático de la red prusiana se eleva á 13.000 millones, y como, según el régimen financiero actual, los gastos de cuenta del presupuesto extraordinario deben cubrirse á razón de 1,15 por 100 de este capital, es por lo que se ha dedicado en este presupuesto una suma de 150.900.000 marcos á transformaciones y construcciones nuevas.

En lo que concierne á nuevas construcciones, indica la Memoria del presupuesto, que se mantiene en límites estrechos, porque las circunstancias creadas por la guerra obligan á relegar para más tarde lo que no sea por completo indispensable.

Sobre los créditos inscritos al presupuesto extraordinario, es necesario, para formarse una idea exacta de los gastos previstos por la Administración de los ferrocarriles, los autorizados cada año por la «ley de Crédito de los ferrocarriles» (Eisenbahnleihegesetz) para sus necesidades urgentes. Para el ejercicio 1917-18, el Gobierno tiene según los términos de esta ley, el poder de consagrar á la extensión, á los trabajos complementarios y á la mejora del equipo de la red férrea del Estado, los créditos siguientes: