

de toneladas transportadas una milla 147,077,136.040. Para manejar tan considerable tonelaje se necesitaron aproximadamente 29,400 máquinas de carga y arrastre y más de 1,600,000 furgones.

Las minas de carbón, de fierro y otros minerales suministran más de la mitad del tonelaje transportado por los ferrocarriles, pero como este tráfico se hace a cuotas muy bajas los ingresos suman mucho menos de la mitad del producto total. Los fabricantes dan una séptima parte del tonelaje, los productos de las selvas representan una octava y los de agricultura una novena parte. El resto del tráfico que representa algo menos que una séptima parte del total consiste de productos animales, mercancías generales y otra carga diversa sin clasificación. No se pueden obtener ningunas cifras que representen el valor de los efectos transportados, pero si se fija un promedio de \$25.00 por tonelada, su valor total sería aproximadamente ..... \$15,000,000,000 de dolares.

Los efectos comprendidos en los siete títulos a que se refiere el párrafo anterior incluyen millares de clases de artículos. Es necesario que las compañías de ferrocarril agrupen los diversos efectos en determinado número de clases como base para fijar sus cuotas de transporte. Tener una cuota diferente para cada uno de 9,000 efectos o más acarrearía considerable confusión a los agentes de flete y a los remitentes.

Comunmente se dice flete directo y flete local. Vulgarmente flete directo es aquel que se transporta a una larga distancia y local el que se lleva a corta distancia. Las compañías de ferrocarriles, sin embargo, usan de estas palabras en un sentido más técnico. Por flete local se conoce el que proviene de y es entregado en puntos de una misma línea, es de-

cir el que es transportado entre dos estaciones de un mismo ferrocarril. Flete directo es aquel que se recibe de alguna otra línea en conexión o el que proviniendo de un punto de la línea que lo recibe es entregado a otro ferrocarril para ser conducido a su final destino, es decir, flete directo es aquel en que intervienen como conductores más de un ferrocarril. En lo general el uso técnico de los términos directo y local corresponde con su interpretación vulgar, pero no siempre. Habrá flete que recorra cientos de millas, traspase los límites de un Estado y atraviere grandes centros de población, sin haber dejado la línea de donde partió; en cambio, flete directo puede ser transportado tan solo a una corta distancia. La distinción entre flete directo y flete local es muy importante para los ferrocarriles, puesto que tienen necesidad de emplear diferentes métodos de contabilidad cuando el tráfico interesa a la vez a otra línea, y cuando se trata de movimiento local.

El tráfico se regulariza con el uso de unos cuantos documentos. Los registros que se llevan son completos y muy sencillos. Al hacer entrega de sus efectos a la empresa de un ferrocarril en cualquiera de sus estaciones de carga el remitente recibe del agente, si el embarque es pequeño, una "nota de embarque." Esta nota contiene el nombre del remitente, número del carro, el destino y una descripción de los efectos recibidos; el peso, la cuota, el importe total de los cargos, el flete anticipado y los cargos por cobrar, si los hay. Es costumbre hacer dos copias de esta nota, una que retiene en su poder el remitente como recibo y otra que se envía al jefe de la estación a donde va consignada la carga. Cuando la carga llega, el agente manda