

REVISTA DE OBRAS PUBLICAS

PUBLICACIÓN TÉCNICA DEL CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

DIRECTOR

D. MANUEL MALUQUER Y SALVADOR

COLABORADORES

LOS INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

SE PUBLICA LOS JUEVES

Dirección y Administración: Plaza de Oriente, 6, primero derecha.

BALANCE FERROVIARIO

Es interesante echar una ojeada á la situación general financiera de las grandes Compañías ferroviarias del mundo, como medio de poder, hasta cierto punto, diagnosticar sobre la importancia de su tráfico comercial y de las oscilaciones á que se halla sometido.

Puede decirse que la regla general es que las líneas bien administradas obtienen crecidos ingresos.

Las nuevas arterias, cuando comienza su explotación, sin una zona de servicio bien caracterizada, sin tradiciones de corrientes de mercancías que afluyan á sus estaciones, son ríos aislados que no se amoldan bien á la zona que van á servir.

Á medida, pues, que se construyen carreteras, ramales y servidumbres que ponen en relación las estaciones de las líneas férreas con los principales centros, se establecen las corrientes y van aumentando sucesivamente de caudal. Y todo esto sucede porque los ferrocarriles facilitan, abaratan y abrevian los transportes, creando paralelamente nuevas fuentes de riqueza, explotándose agricolamente mayores superficies de terreno cuya riqueza estaba latente y se manifiesta, y surgiendo nuevos establecimientos industriales, contribuyendo todo ello á acrecentar el tráfico.

Este fenómeno general se confirma en todas las grandes redes bien estudiadas y con una administración entendida y cuidadosa.

Si la riqueza del país es susceptible de grandes impulsos y rápido incremento, las respectivas vías férreas obtienen lucro inmediato, siendo al mismo tiempo la causa de la prosperidad y la consecuencia de esa prosperidad que crearon.

Bueno es tener presentes estos hechos cuando se discute sobre una concesión de auxilios á las empresas que pretenden construir nuevas líneas, y es también ocasión propicia para recordar cómo se engrandecen algunos ferrocarriles que atravesaron vías difíciles.

La más importante de las Compañías ferroviarias de la República Argentina, que es la de Buenos Aires Great Southern Ry, acausa una prosperidad que refleja la riqueza del país en que se desenvuelven sus 2.481 millas de carriles entre la capital y el puerto de Bahía-Blanca.

Realizó 3 350.102 libras esterlinas de ingresos brutos contra 2 853.006 en el año de 1903-1904, quedando un beneficio líquido de 1.676.777 libras esterlinas, á pesar de haber habido una reducción del número de horas de trabajo y un sensible aumento de salarios.

Paga el interés de sus obligaciones que monta á 336.482 libras esterlinas; 200.000 libras á las acciones privilegiadas; va-

rias cargas más, y distribuye un complemento de dividendo de 7 por 100, destinando 150.000 libras para fondo de renovación, 10 000 para pensiones, 5.000 para beneficencia y todavía restan 113.701 libras llevadas á cuenta nueva. Las acciones de 100 libras se cotizan á 142 $\frac{1}{2}$.

La Buenos Aires Western Railway Co es también una empresa en plena prosperidad. Explota una red de 796 millas, que tuvo un ingreso de 1.511.106 libras esterlinas en el último ejercicio terminado en 30 de Junio.

En el año anterior la recaudación fué de 122.811 libras menos.

Hace frente á todas las cargas sociales; elevó á 7 por 100 el dividendo á las acciones; destinó 100.000 libras al fondo de reserva, 50.000 al de renovación del material fijo y móvil, 20.000 al fondo de seguros contra incendios, 10.000 al de pensiones, 5.000 al de la caja de socorros, y quedaron aún 50.987 libras para nueva cuenta. Las acciones de 100 libras valen de 138 á 139.

La Entre Ríos Railways Co, que todavía se resiente de la crisis atravesada, va mejorando notablemente.

Pagó todas las cargas sociales, sobrándole 20.972 libras, ó sea 38.896 más que en el año anterior, con lo cual pudo elevar á 4 $\frac{1}{2}$ por 100 el dividendo de las acciones privilegiadas y de 5.000 á 10.000 la dotación del fondo de reserva para la renovación.

Es de esperar que continuando así, pague pronto el interés completo á las acciones privilegiadas de 5 por 100, así como á las del 4 por 100 de la segunda categoría. Las acciones ordinarias de 100 libras se negocian ya á 40 libras.

En los Estados Unidos, según una estadística del *Financial Chronicle*, el producto bruto de las 56 líneas principales que tienen la extensión total de 81.055 millas, se elevó en Agosto último á 58.859.481 dollars, lo que representa un aumento de 5,79 por 100 sobre igual mes del año anterior.

El ingreso total de los ocho primeros meses del año actual alcanza á 421.764.000 dollars; es decir, 28 millones más que en igual periodo del año 1904.

Aun cuando una parte considerable del ingreso bruto sea contrabalanceada por el gasto, que ha aumentado notablemente para satisfacer mejor las necesidades crecientes de tan enorme tráfico, resulta todavía un saldo positivo de productos que las Compañías aprovechan prudentemente para prevenirse contra los malos años en que falta tráfico, por la escasez de cosechas como aconteció con el ferrocarril Atchison Topeca and Santa Fe, á causa de inundaciones ó de otros casos fortuitos.

La acción ordinaria de Atchison Topeca se cotiza á 91 $\frac{1}{2}$ y la privilegiada á 107 $\frac{1}{2}$. La red comprende 8.318 millas.

La acción ordinaria de la Norfolk and Western cotizase á 89 $\frac{3}{4}$, y la privilegiada á 94 $\frac{3}{4}$. Esta Compañía tenía en 1897-98

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 — Pesetas.	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.