

También se concibe mal la política, que consiste en limitar los gastos de instalación á las cantidades disponibles que resultan de los beneficios. Este régimen, no sólo produciría una explotación exigua y mezquina, sino que además sería causa del disgusto de los pueblos mal atendidos y presentaría serios peligros para el porvenir financiero de la Compañía, porque en materia de explotación es fácil el excederse si se deja sorprender por los acontecimientos sin prever los medios de hacer frente, y una explotación falta de material, puede convertirse en onerosa muy fácilmente.

Además, el concesionario no debe perder de vista el deber que tiene de prevenirse con anticipación para abordar el período difícil que le espera al aproximarse el final de la concesión. En efecto, en este período, no presentándose más porvenir en adelante, no tendrá medios de saldar los gastos de instalación, sean cual fueren las medidas de tesorería á que intente recurrir, bien que quiera tomarlos de los fondos de sus reservas, ó bien haciendo un empréstito. Es, pues, prudente que antes de llegar á este período haga un esfuerzo financiero excepcional para reforzar el material en la más amplia posible medida, de modo que en los últimos años de la concesión poder asegurar la explotación lo suficiente para no necesitar el hacer trabajos suplementarios. Se esforzará también en colocarse en situación tal, que si el poder que concedió la explotación tiene interés en permitirle entrar en combinación con él, no verse obligado á tener que implorar su ayuda y protección.

Por estas razones creemos que no debe contarse con que las reservas disponibles sean suficientes para pagar los gastos de establecimiento. Es, pues, preciso que el concesionario se procure aumentos suplementarios en el capital.

En ciertos casos podrá obtener este resultado aumentando los fondos sociales, es decir, creando nuevas acciones, frecuentemente acudiré al empréstito emitiendo obligaciones. ¿En qué medida deberá hacerlo? Dependerá de la cantidad que se necesite.

Es natural que si una Empresa de ferrocarriles puede contar con el apoyo de un poderoso establecimiento bancario, el cual le facilite las cantidades necesarias en cualquier caso eventual que se presente, no hay razón alguna para que antes de recurrir al empréstito no utilice los fondos de sus reservas para el pago de los gastos de instalación. Pero si la Empresa no cuenta más que con sus propias fuerzas es, por el contrario, prudente el que después de haber hecho economías para crear estas reservas, las conserve con cuidado para poder disponer de ellas en las situaciones difíciles por que tenga que atravesar. En efecto, sea cualquiera el país en que la Empresa se explota, puede encontrarse un día en una grave situación, susceptible de paralizar su tráfico, como son: dificultades internacionales, dificultades interiores, reivindicaciones del personal, etc., cuyas causas pueden disminuir y hasta anular los ingresos.

Por consiguiente, el concesionario deberá siempre estar prevenido contra estas contingencias, por medio de una hábil gestión en la administración. Con este objeto, debe procurar el no desprenderse de los fondos de sus reservas, con el fin de poder utilizarlos para hacer frente, con sus propios medios, á las dificultades que se presenten y pagar, por lo menos, á sus acreedores y obligacionistas.

La conclusión de lo que precede, es que para un concesionario que no puede contar más que consigo mismo, es necesario recurrir al empréstito para saldar todas las cuentas de instalación; para realizarlo, no es preciso esperar las situaciones difíciles, debe hacerlo en los momentos de prosperidad. Añadiremos que es prudente para la Empresa el no limitar los empréstitos que contraiga en tiempos prósperos, á los beneficios inmediatos,

y que, por el contrario, debe realizarlos conforme al máximo compatible con su situación financiera, es decir, el máximo de lo que esta situación le permita soportar las cargas, teniendo en cuenta los productos del reemplazo de los fondos provisionalmente disponibles.

En resumen, por un lado, en los períodos de prosperidad, debe ajustarse á constituir el máximo posible de fondo de reserva, de los beneficios, y conservar esta reserva para un caso eventual que se presente; por otro lado, debe aprovisionarse con anticipación, y en cuanto sea posible, con fondos de empréstito. Este es el fin que debe perseguir una Empresa que no cuente más que con sus propios medios.

Evidentemente, este programa no es siempre de fácil realización. Es natural, por ejemplo, que si se trata de una Empresa que encuentre siempre grandes dificultades, para unir estos dos cabos sería pueril y fuera de lugar el recomendarle la economía ó el empréstito. Los fines propuestos no se refieren más que al caso, que suele ser más frecuente, de una Empresa que pasa por vicisitudes de prosperidad y otras de mala fortuna. A una Empresa de este género es á la que nos permitimos aconsejar el que aproveche los momentos de prosperidad para que de los beneficios constituya una reserva y haga el empréstito, sin que se olvide que una buena gestión es necesaria para que su administración funcione siempre lo más desahogadamente posible.

Añadiremos que es de desear el que esta administración esté asegurada por fondos fácilmente movilizables, estando, por ejemplo, una parte de estos fondos en préstamos á corto tiempo y en valores fácilmente realizables, que estén dentro de lo posible fuera de la influencia de las eventualidades temibles en el país donde la empresa se desarrolla. En efecto, se comprende que no sería muy prudente por una Empresa de ferrocarriles del Sur de América el colocar los fondos de sus reservas en valores sudamericanos, susceptibles de ser afectados por una baja rápida en el momento en que las dificultades viniesen á paralizar el tráfico y á disminuir en mayor ó menor cantidad los ingresos.

Hemos terminado. Durante el curso de las observaciones que hemos presentado, nos hemos extendido ampliamente en aquellos puntos que nos han parecido dan lugar á mayores discusiones, insistiendo en algunos que, por razón de su veracidad, pueden considerarse como suficientemente evidentes por ellos mismos; pero estas veracidades, por muy evidentes que sean, no son en la práctica suficientemente conocidas, y hemos considerado que el objeto tratado era, en suma, bastante abstracto para justificar la amplitud en el desarrollo de su naturaleza y facilitar su estudio.

H.

ESTUDIOS ECONÓMICOS

1.º Las resoluciones tomadas por los Poderes públicos para la renovación de todas las concesiones de los tranvías de París, parece que empiezan á producir excelentes resultados. Los *tranvías del Oeste Parisiën*, cuya explotación está ahora en manos de las «Explotaciones Eléctricas», van á participar también de algunas modificaciones en su régimen, aunque la reorganización está todavía en estudio. Los beneficios de explotación han aumentado desde 24.523 francos hasta 44.905 francos, comprendidos los gastos, porque si los ingresos por viajeros han aumentado, los diversos productos han disminuído en mayor proporción. Como conclusión, el débito de la cuenta de aprovechamientos y

pérdidas, ha bajado de 146.182 francos á 120.069 francos. La Asamblea ha visto con satisfacción que la progresión de los beneficios netos de explotación continúa en el corriente ejercicio, y que los proyectos de reorganización, sometidos á los Poderes públicos, están á punto de ser aceptados. La tracción, que continúa siendo acreedora de la Sociedad, muy pronto transformará sus créditos en acciones privilegiadas. Las «Explotaciones Eléctricas» se han hecho asegurar por la Asamblea para remunerarse en la ejecución de los nuevos trabajos con el 10 por 100: del total de los trabajos de nueva construcción, que comprenden la elaboración de los planes, los estudios y la ejecución, y el 3 por 100 del total de los trabajos de reparaciones y del total de las facturas que se refieren á los encargos hechos para las compras generales verificadas por las «Explotaciones Eléctricas».

La Compañía «Thomson-Houston» ha hecho análogos acuerdos con la «Compañía de Omnibus». Puede decirse que estas cifras sólo representan, en proporción muy razonable, los gastos que deben cubrirse, y dejan poca margen para un beneficio posible.

2.º Los tranvías del Este Parísien, todavía más afortunados que los anteriores, han registrado en 1911 un aumento en el beneficio de explotación de 274.801 francos; el coeficiente de explotación ha bajado desde 77,70 á 74,80 por 100, á pesar del mayor número de kilómetros-coches, cerca de un millón más, y de un ingreso de viajeros, por kilómetro-coche, más reducido que en el año anterior. El saldo que acredita la cuenta de aprovechamientos y pérdidas se ha elevado á 1.466.488 francos y á 1.519.869 francos, añadiendo la suma referente al ejercicio anterior. Por primera vez el Consejo ha podido repartir 4 francos por acción, tanto privilegiada como ordinaria, é ingresar 92.290 francos en el fondo especial para amortización de acciones. Además, espera que pronto recaerá en su favor la solución del conflicto ocurrido entre la Compañía y la Villa de París, con motivo de los perjuicios que se le han causado en su explotación con los trabajos de las líneas metropolitanas. El informe de los peritos, dice, refiriéndose á las pretensiones del «Este Parísien», que son razonables y que pueden dictar la resolución al Consejo de prefectura en lo referente á la cuestión. Una componenda amistosa de transacción estuvo á punto de llevarse á cabo, pero una intervención inoportuna la ha hecho fracasar. Si se hubiese concedido la indemnización reclamada se hubiese aplicado para amortizaciones, y daría á la administración de la Compañía mayor elasticidad. El crédito abierto por sus banqueros es una carga que pesa sobre la cuenta de aprovechamientos y pérdidas, haciéndole alcanzar un débito de 118.728 francos de intereses. El Consejo ha preferido este sistema al de emisión de obligaciones, tanto para reducir al mínimo la cifra de los intereses intercalares, como para poder entrar lo antes posible en el período de las tra-

bajos, que aunque son de mucha importancia, producirán grandes beneficios á la Compañía, especialmente con la supresión del sistema «Diatto», que será reemplazado por el de «Trolley» en gran parte del recorrido.

En lo que se refiere al personal, cuyos Estatutos se regulan en la actualidad por convenciones precisas, la cuestión ha sido objeto de una interpelación al Presidente de la Asamblea, el cual, recordando los hechos, ha vuelto á poner las cosas en su lugar. Con una huelga de veinticuatro horas quisieron apoyar sus reivindicaciones, sin objeto alguno, puesto que eran mayores que las condiciones de trabajo, que se tomaron para bases de la «Compañía de los Trauvías-Norte»; pocas horas fueron necesarias para demostrar á los representantes de los obreros el error que cometían.

Como conclusión de la Memoria y de la cuenta rendida por fin de ejercicio, el Presidente ha hecho resaltar la situación satisfactoria que se presenta en el corriente ejercicio; los ingresos han aumentado durante cinco meses en 215.000 francos. Si el tiempo es más clemente, puede influir en los resultados de los meses siguientes y dar un rendimiento mucho mayor en el ejercicio de 1912 que en el de 1911.

3.º Una emisión de 40.000 acciones á 100 francos y de 10.000 acciones de dividendo para los tranvías y Empresas eléctricas, en los arrabales de San Petersburgo, preocupa actualmente la atención de los rusos, siempre en primer lugar cuando se trata de Empresas en su país. El precio de suscripción se ha fijado en 460 francos por cuatro acciones de capital y una de dividendo. La Sociedad tiene por objeto la instalación en los arrabales de San Petersburgo de tranvías eléctricos, que sustituirán á los actuales y la organización de la distribución del alumbrado y de la fuerza motriz. El movimiento de la población se calcula en 270.000 individuos en invierno y 360.000 en verano. Esta Sociedad no tiene ninguna relación en los negocios con las ya existentes: «Alumbrado eléctrico de San Petersburgo» y «Alumbrado eléctrico de 1886», puesto que se trata únicamente de los arrabales de la ciudad. Parece ser que esta Sociedad acaba de adquirir la propiedad de las cascadas de Imatra, situadas á 120 kilómetros de San Petersburgo, susceptibles de proporcionar hasta 50.000 caballos de fuerza. Tiene el proyecto de aprovechar el salto de agua y utilizar parte de la energía disponible para la ciudad, poniendo á disposición de las tres Sociedades explotadoras los kilovatios que necesiten, lo cual producirá una gran economía en los gastos de explotación de estas tres Sociedades.

Odesa sigue el camino de San Petersburgo, á pesar de que su población es menor, y aprovechando los mismos medios de explotación ha conseguido repartir en 1911 un 6,40 por acción ordinaria, cuando el año anterior sólo repartió un 5,47.

H.

Revista de las principales publicaciones técnicas.

Tractores automóviles de trole y sin carril para el servicio de carretera en Altona, cerca de Hamburgo.

La Sociedad de automotoras eléctricas sin carriles, Max Schiemann y C.^a, ha instalado en Altona un servicio de tractores automóviles de trole sin carriles, que reemplaza á los caballos de encuarde en dos trayectos que tienen una pendiente media de un 5,5 por 100 próximamente.

Estos tractores, sumariamente descritos en la *Zeits. des Ver. Deutsch. Ingen.*, del 23 de Marzo, pesan 7 toneladas; se ponen en movimiento por medio de motores eléctricos de 25 caballos abastecidos por un trole doble que rueda bajo dos conductores aéreos, y se enganchan delante de los trenes de varios carruajes, sin que se tengan que quitar sus enganches. Marchan con una velocidad de 6 á 10 kilómetros por hora y pueden girar en un círculo de 5 metros de radio.

Bajan la pendiente, sin servirse de sus motores, por la acción