

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

PUBLICACION TECNICA 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.

RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES

DURANTE EL AÑO 1910

EN FRANCIA, INGLATERRA Y ALEMANIA

El cuadro unido á continuación, es el resumen de la situación de la industria de los ferrocarriles, en los tres grandes países de la Europa occidental, durante tres años consecutivos y tomados de las estadísticas oficiales. De la comparación de las cifras resulta, que de 1908 á 1910, el ingreso bruto ha aumentado. Tanto en Inglaterra, como en Alemania, el aumento de gastos sólo ha absorbido una pequeña fracción de los beneficios

del tráfico; el coeficiente de explotación ha disminuído; el producto neto ha aumentado casi tanto como el ingreso bruto, y el interés de remuneración del capital destinado á instalación de líneas ha mejorado. En Francia, por el contrario, el aumento de gastos ha sido aproximadamente igual al de ingresos; el coeficiente de explotación ha aumentado por consiguiente; el producto neto ha quedado estacionario, y el aumento sensible del capital, como consecuencia de los trabajos complementarios y de la adquisición del material necesario para hacer frente al desenvolvimiento del tráfico, ha sufrido una baja importante en la tarifa de intereses, resultante de la aproximación entre el total coste del ferrocarril y los beneficios que provienen de su explotación.

Cuadro núm. 1.

Resultados de explotación en los ferrocarriles de interés general en Francia, Inglaterra y Alemania (datos oficiales).

FERROCARRILES Y AÑOS	FRANCIA			INGLATERRA (1)			ALEMANIA (2)			Aumentos desde 1908 á 1909			Aumentos desde 1909 á 1910		
	1908	1909	1910	1908	1909	1910	1908-09	1909-10	1910-11	Francia.	Inglaterra.	Alemania.	Francia.	Inglaterra.	Alemania.
	Millones.	Millones.	Millones.	Millones.	Millones.	Millones.	Millones.	Millones.	Millones.	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.
Longitud media de kilómetros en explotación.....	40.000	40.100	40.300	36.850	37.000	37.150	56.700	57.700	58.600	100	150	1.000	200	200	900
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN															
Ingresos. Viajeros.....	572	577	593	996	979	1.008	966	1.033	1.089	0,9	— 1,7	7	3	3	5,4
Gran velocidad.....	204	214	216	226	232	240	»	»	»	4,5	2,7	»	2	3,4	»
Pequeña velocidad.....	931	955	990	1.472	1.487	1.532	2.159	2.281	2.453	2,6	1,0	— 5,7	3,7	2,4	7,5
Ingresos anejos.....	28	29	29	172	175	180	244	236	249	»	»	»	»	»	»
Idem totales.....	1.735	1.775	1.828	2.866	2.873	2.960	3.369	3.550	3.791	1,7	0,2	5,4	3	3	6,8
Gastos de explotación.....	1.005	1.041	1.099	1.835	1.801	1.838	2.502	2.477	2.559	3,6	— 1,9	— 1	5,6	2	3,3
Beneficio neto.....	730	734	729	1.031	1.072	1.122	867	1.073	1.232	0,05	4,00	23,9	— 0,7	4,6	14,8
Capital de instalación.....	18.234	18.619	18.874	25.570	25.660	25.730	20.332	21.087	21.686	385	90	755	255	70	599
Interés del capital.....	4,00 p. c.	3,94 p. c.	3,86 p. c.	4,00 p. c.	4,15 p. c.	4,35 p. c.	4,26 p. c.	5,09 p. c.	5,67 p. c.	— 0,06	0,15	0,83	— 0,08	0,22	0,58
Ingresos por kilómetro (francos).....	43.300	44.200	45.300	77.700	77.600	79.800	59.400	64.500	64.700	900	— 100	2.100	1.100	2.200	3.200
Coeficiente de explotación.	58 p. c.	59 p. c.	60 p. c.	64 p. c.	63 p. c.	62 p. c.	74 p. c.	70 p. c.	67 p. c.	0,7	— 1,3	— 4,5	1,2	— 0,7	— 2,5

(1) No se comprenden las líneas urbanas eléctricas, ni cinco Empresas, cuyo principal objeto es la explotación de docks. El capital se ha calculado, según el valor de los títulos á la par, deduciendo las sumas nominales hechas en las fusiones y conversiones, lo mismo que las cantidades destinadas por ciertas Compañías para la compra de títulos de otras, que representan un total de 760 millones en 1910. Los diversos ingresos han sido disminuídos en la renta de estos últimos títulos, valorada aproximadamente; los ingresos por viajeros, lo mismo que los gastos, se han disminuído con el impuesto pagado al Estado (8 millones). Los ingresos por gran velocidad, 30 millones aproximadamente, para renunciar los transportes postales, que en Francia y en Alemania se efectúan gratuitamente.

(2) Líneas de vía ancha de interés general, comprendido el ferrocarril Guillermo-Luxemburgo. Comprenden los gastos pagados por pensiones á los antiguos empleados por los Estados que no figuran en las cuentas de los ferrocarriles y deben ser añadidos; alcanzan 67 millones en 1908 y han bajado á 13 y á 18 millones respectivamente en 1909 y 1910, por consecuencia de haber ingresado en esta cuenta la de los ferrocarriles de Prusia. Los ingresos por equipajes y perros se han sumado á los de viajeros y los demás ingresos de gran velocidad, con los de pequeña. El ejercicio termina en 31 de Mayo para la mayor parte de las líneas.

Antes de sacar la conclusión de esta diferencia en los resultados conviene recordar que el año 1908, punto de partida de nuestras comparaciones, no comprendió á los tres países en situaciones iguales. Lo que le caracteriza principalmente, desde el punto de vista económico, es la crisis industrial que empezó al final de 1907, después de dos años de prosperidad excepcional. Ahora bien, las oscilaciones que resultan de la alternativa periódica de los años de prosperidad ó de disminución en los negocios, son siempre menos sensibles en Francia que en los países donde la gran industria ocupa un lugar relativamente más importante. Por otro lado, la metalurgia, que es entre todos los ramos de producción la que se adapta más fácilmente á este movimiento pendular, ha beneficiado en Francia particularmente su desarrollo, á consecuencia de haberse puesto en explotación el magnífico yacimiento de mineral de hierro, descubierto en la región de Briey; afortunadamente, la mejor parte de este yacimiento fué concedido antes de que el partido socialista hubiese conseguido obtener el aplazamiento de toda nueva institución de concesión, hasta que la legislación minera haya sufrido una reforma, que todavía no se ve cuándo se realizará, lo que es causa de que la industria sufra una paralización en su desarrollo, y al Gobierno incumbe el poner fin. En esta situación sorprendió la crisis de 1908, que para la metalurgia francesa se tradujo en una paralización de progreso, pero no en un retroceso.

Por el contrario, en 1910 los efectos producidos por la escasez de cosecha han compensado más ampliamente en Francia que en otros países los de la prosperidad general de la industria, puesto que la agricultura tiene más ancho campo en la vida económica francesa. Las interrupciones de servicio en algunas líneas, que trajeron consigo las inundaciones y las huelgas en las Compañías del Oeste y del Norte, también han sido causa de pérdidas apreciables.

En estas condiciones, desde 1905 á 1910, el aumento de los ingresos, que ha sido en Francia de 50 millones de francos al año, como término medio, no se ha detenido ni acentuado fuertemente, solamente ha oscilado entre el máximo de 72 millones (de 1905 á 1906) y el mínimo de 33 millones (de 1907 á 1908). En Inglaterra se ha obtenido el mismo aumento medio con beneficios anuales, que han alcanzado cerca de 100 millones, primeramente desde 1905 á 1907 y en 1910; hubo un retroceso de cerca de 50 millones en 1908, y quedó estacionario en 1909. En Alemania, que el aumento anual medio durante estos cinco años se ha elevado á 150 millones, se aproximó desde 1905 á 1907 á 200 millones; disminuyó en 60 millones desde 1908 á 1910.

Se ve que el comparar los aumentos, partiendo de 1908, no es suficiente, pues no corresponde absolutamente á idénticas situaciones. Mirando á un período más largo, se comprueba todavía que en Alemania, donde es más reciente el desarrollo industrial, se han hecho progresos infinitamente más rápidos que en los otros dos países; mientras que los de Inglaterra, iguales en valor absoluto á los de Francia, son perceptiblemente menores, con relación á la importancia total del tráfico y de los ingresos.

Desde el punto de vista de los gastos la situación de Francia aparece como poco satisfactoria. Mientras que en los dos otros países la crisis de 1908 ha provocado una reducción notable en los gastos de explotación, realizada en 1909 y continuada en 1910, con solamente un ligero aumento en relación con el de los ingresos, en Francia la progresión ha sido continua y considerable. Aquí igualmente, es preciso no comparar las variaciones sin tener en cuenta el punto de partida.

Muchas veces se ha indicado en Francia la superioridad de sus ferrocarriles desde el punto de vista de la economía en la gestión comprobada desde hace tiempo por la diferencia de coefi-

cientes de explotación. Con tarifas que no son de las más elevadas y Reglamentos que imponen mayor sujeción á los ferrocarriles, los gastos de explotación no absorben en 1908 más que el 58 por 100 de los ingresos, mientras que en Inglaterra alcanzan el 64 por 100 y el 74 en Alemania. Ahora bien, la mayor densidad del tráfico, el menor precio del carbón y del acero, y además para Alemania el carácter menos accidentado del país, hubiesen justificado ampliamente una diferencia notable en sentido inverso. La elevación de los gastos de explotación se explica en parte para Alemania por el carácter dispendioso inherente á las explotaciones por la Administración del Estado, y para Inglaterra por los gastos extraordinarios y por el doble servicio de ferrocarriles, debido á la competencia que subsiste parcialmente en las diversas Compañías que explotan simultáneamente los principales Centros de tráfico.

En Alemania y en Inglaterra la crisis de 1908 obligó á las Administraciones de los ferrocarriles á realizar un esfuerzo grande en el sentido de economía. La necesidad se hizo sentir tanto más cuanto que esta crisis produjo apenas solamente una detención momentánea, y no como otras veces, una parada en firme ó un retroceso en el movimiento de alza en los salarios, que desde hace algunos años se ha acentuado con fuerza.

Las Administraciones alemanas, principalmente en Prusia, han conseguido disminuir notablemente los gastos, como lo demuestra lo bajo del coeficiente de explotación, que llegó en 1910 al 67 por 100. No cabe duda que comparando esta cifra con las condiciones de explotación de los ferrocarriles resulta todavía elevada; el personal después de 1907 ha aumentado considerablemente; en 1905 había 607.000 empleados; en 1908, 699.000; se redujo á 691.000 en 1909, y sólo llegó á 700.000 en 1910, á pesar de haber aumentado la red en 1.000 kilómetros por año y el enorme aumento del tráfico. Aunque la ampliación de las instalaciones y del material, unido á la construcción de nuevas líneas, haya aumentado el capital numerario en 1.350 millones en dos años, la tarifa del interés que representa el ingreso neto ha subido desde el 4,26 al 5,67 por 100.

En Inglaterra el movimiento de acuerdos é inteligencias entre las diferentes Compañías ha continuado, sin llegar á fusionarse, lo cual hubiese exigido una aprobación parlamentaria, y estas Compañías han continuado realizando grandes economías por haber disminuído la competencia. El coeficiente de explotación ha alcanzado el 62 por 100. Los gastos del capital también se han reducido á lo estrictamente necesario; no han representado más de 160 millones en dos años, y la red sólo ha aumentado en 120 á 200 kilómetros por año. El producto neto ha alcanzado del 4 al 4,35 por 100 del capital empleado.

En Francia el carácter ya muy económico de explotación no deja margen para la disminución de los gastos. Los progresos técnicos permitirán, probablemente, hacer frente á los aumentos del tráfico sin aumentar mucho el personal, pero los Reglamentos administrativos obligan á multiplicar los días de descanso y á reducir la duración del trabajo sin dejar con frecuencia la elasticidad suficiente para que la mayor libertad acordada á los empleados les sea dada en condiciones que respondan mejor á las conveniencias particulares de cada uno. El número de empleados de toda categoría en los ferrocarriles de interés general, pasó desde 278.000 en 1905, á 324.000 en 1908, creciendo hasta alcanzar 330.000 en 1909 y 339.000 en 1910. Al mismo tiempo, sobre todo al principio, los sueldos aumentaron considerablemente, pues así lo exigió el alza general de los salarios. Además, en 1910, las huelgas y las inundaciones fueron causa de que se aumentaran los gastos de explotación y de que disminuyesen los ingresos. A estos motivos de gastos se ha añadido otro de mayor

duración, la explotación por el Estado de una extensión considerable de líneas, á consecuencia de la reversión de la red del Oeste, que se efectuó el 1.º de Enero de 1909. Así es que mientras el coeficiente de explotación disminuía en Alemania y en Inglaterra, en Francia, que en 1908 era el 58 por 100, se elevó en 1910 al 60 por 100. Más adelante veremos que el año 1911, en lugar de manifestar los efectos de la desaparición de las cargas excepcionales de 1910, ha dado un aumento mayor que el de los dos años precedentes reunidos. Aunque la red de interés general ha aumentado muy poco, el aumento del capital gastado en las líneas en explotación, resultante en particular por los trabajos complementarios y aumento de material móvil, se ha elevado en esos dos años en 640 millones, de modo que el producto neto no representa en 1910 más que el 3,86 por 100, en lugar del 4 por 100 que representó en 1908.

El beneficio neto que resultó á las Compañías representó, sin embargo, el 5,60 por 100 del capital numerario, porque por un lado el Estado ha facilitado como subvención parte de los gastos de instalación de sus líneas, y por otro, que precisamente en las líneas que él explota es donde el beneficio es insuficiente; pero es preciso no olvidar que en ellas debe conservarse una gran parte del producto neto para amortizar los gastos hechos en las líneas que pasarán gratuitamente al Estado en un plazo de cuarenta á cincuenta años, mientras que la amortización no existe en Inglaterra, donde las concesiones son perpetuas, y en Alemania es muy pequeña. Además, el Estado percibe en Francia, bajo el nombre de impuesto, tarifas sobre los gastos accesorios de expedición de mercancías y sobre el precio de transportes de viajeros, lo que le produjo en 1910, 146 millones, mientras que los impuestos análogos en Inglaterra han producido 8 millones y cerca de 40 en Alemania.

No tenemos todavía los resultados definitivos de 1911 en Inglaterra y Alemania; sólo sabemos que en esta última los aumentos han alcanzado, según evaluaciones probables, la enorme cifra de 260 millones de francos. La sequía pertinaz, interrumpiendo la navegación por los grandes ríos, ha hecho aumentar el tráfico en los ferrocarriles, de tal modo, que les ha puesto en algunos momentos en la imposibilidad de poder servir á las necesidades del comercio. Los gastos de explotación y de instalación no han aumentado en la misma proporción, y, por consiguiente, los resultados financieros han sido brillantísimos. En Inglaterra se ha registrado un aumento de 80 millones aproximadamente, los gastos de explotación han aumentado en 50 millones y el capital se ha elevado en 140 millones.

En este último país, el suceso más importante del año 1911 fué la confirmación de los temores que había en 1908, relativa á los efectos de conciliación y arbitraje impuesta á las Compañías por Lloyd George y por el Gobierno de que formaba parte, á continuación de las huelgas de 1907. Aunque el acuerdo convenido en esta época entre las Compañías y sus agentes debía quedar en vigor hasta 1914, sin aviso anticipado se declaró una nueva huelga en Agosto de 1911. Los empleados se quejaban de la duración de los procedimientos, y, sobre todo, estaban descontentos al ver que no eran acogidas por los árbitros todas sus reclamaciones. La huelga estalló en diferentes lados, y los jefes de los Sindicatos, que no la habían provocado, se asociaron al movimiento cuando vieron la fuerza de éste. El Gobierno intervino enérgicamente para mantener el orden, pero al mismo tiempo tomó de nuevo la iniciativa de las conferencias, á continuación de las cuales el régimen de 1907, aunque mantenido en principio, se modificó en diferentes puntos. Se dió una satisfacción parcial, especialmente á los Sindicatos, cuyo esencial objetivo fué el dejar á los patronos y á los obreros arreglar sus diferencias

entre ellos mismos, por medio de una cláusula que autoriza á los agentes á hacerse representar en los Consejos de arbitraje por un Secretario que no tenga parte en los intereses del litigio. Este nuevo acuerdo no bastó para calmar la agitación del personal; pues lo consideraron solamente como una tregua. La intervención del Gobierno en la huelga de los mineros parece haber dado nuevos alientos á los instigadores al desorden.

La experiencia inglesa no conduce á creer en la eficacia de los arbitrajes organizados por los Poderes públicos para prevenir las calamidades que trae consigo una huelga en los ferrocarriles. La Sociedad de estudios legislativos, que en los últimos años ha prestado su ayuda para la preparación de tantas leyes relativas á las cuestiones obreras, nombró una Comisión encargada de redactar un proyecto con el mismo objeto. Después de una discusión general renunció el abordar el examen de los artículos, creyendo que al hacerlo así obró prudentemente.

La Comisión, constituida por el Gobierno inglés para estudiar los problemas planteados por los proyectos de fusión y los acuerdos entre las Compañías, ha terminado recientemente su Memoria. Reconoce, como todos los economistas ó gente de negocios, que han estudiado detenidamente la cuestión, que la competencia no podría subsistir entre los ferrocarriles, que la cooperación regular entre las distintas líneas constituye un verdadero progreso, ventajoso á la vez para las Compañías y para el público, previsto que las disposiciones legales prohíben el que los acuerdos se traduzcan en elevaciones de precio injustificadas ó en restricciones en las facilidades acordadas á la clientela. Los países anglosajones, en donde subsiste el régimen de explotación por las Compañías, se orientan hacia la institución de una inspección administrativa igual á la francesa para suplir á la competencia, en la cual fundaron antes vanas esperanzas. Por muy difícil que sea de organizar esta inspección para que sea eficaz, sin entorpecer el progreso y la solución rápida de los negocios, presenta menos inconvenientes que la administración por el Estado, ó la libertad absoluta de las Compañías.

Resultados de explotación de los ferrocarriles franceses en 1911.

Las cuentas presentadas á los accionistas hacen saber los resultados financieros del último año en las líneas concedidas, y la Dirección de los ferrocarriles del Estado ha facilitado un extracto aproximado de los ingresos y gastos correspondientes al mismo ejercicio. Para establecer en el cuadro que resume los unos y los otros la comparación con los dos años anteriores se han separado las líneas explotadas por el Estado de las particulares, para no confundir las diferentes situaciones.

Tanto en unas como en otras, la marcha de los ingresos puede considerarse como muy satisfactoria. El aumento total alcanza á 71 millones, casi igual al de 1906, cifra que no ha sido alcanzada en Francia, exceptuando el año 1880. Hubiese sido mayor todavía si la influencia de la deplorable recolección de 1910 no hubiese contrabalanceado, durante el primer semestre, los grandes efectos de la prosperidad de la industria. Los aumentos han pasado del 5 y del 6 por 100 de los ingresos brutos, sobre todo en las líneas industriales del Norte y del Este. Han alcanzado cerca del 4 por 100 en la línea de Lyon, donde la disminución del tráfico de vinos, después de la poca recolección de 1910, compensaba en parte el desarrollo de las otras ramas del tráfico, y también en las del Mediodía, gracias al movimiento de viajeros, favorecido por un tiempo excepcionalmente primaveral y por el desarrollo de algunas industrias. La red del Estado, casi ex-

clusivamente agrícola, pero en la que el viñedo ocupa un lugar de 1910 le ha causado una pérdida de unos 20 millones, de los secundario, ha realizado el 3 por 100 de aumento. Solamente la cuales una cuarta parte corresponde al ejercicio de 1910 y lo res- Compañía de Orleans ha sido en la que han disminuído ligera- tante á 1911; esta Compañía no cuenta con otros recursos lo su- mente los ingresos brutos. Estima que el déficit de las cosechas ficientemente importantes para buscar la compensación.

Cuadro núm. 2

Resultados de la explotación de los ferrocarriles franceses de interés general en 1911.

LÍNEAS.....	ESTADO (1)		Norte.	Este.	Orleans.	P. L. M.	Mediodía	Líneas secunda- rias (2).	Totales y medias.	AUMENTOS							
	—									De 1909 á 1910		De 1910 á 1911					
	Antiguo Oeste.									Estado.		Compañías		Estado.		Compañías	
Longitud media ex- plotada (kilómetros)	2.980	5.980	3.820	5.000	7.430	9.610	3.940	1.950	40.450 (3)	+ 30	+ 150	+ 20	+ 110				
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN (4)	Millones.	Millones.	Millones.	Millones.	Millones.	Millones.	Millones.	Millones.	Millones.	Millones.	Millones.	Millones.	Millones.				
Ingresos. { Por viajeros..... Por gran velocidad Por pequeña velo- cidad.. .. . Ingresos anejos... Idem totales.....	20,5	93	99,5	77,5	94	176	46	8	616	+ 2	+ 13,5	+ 2	+ 21,5				
	9,5	28,5	30	26,5	38	78	13	1,5	225	+ 1,5	+ 1,5	+ 1,5	+ 7,5				
	34,5	104	177	167,5	117,5	296	76,5	23,5	1.029,5	+ 9	+ 25,5	+ 4,5	+ 33,5				
	1	8	4	4	4	7,5	3	35	34	— 0,5	+ 1	+ 1	— 0,5				
Gastos de explotación.	58	206,5	190,5	161	160	307,5	78	30	1.193,5	+ 28	+ 30	+ 31	+ 62				
Producto neto	7,5	30	120	114,5	123,5	250	60,5	6,5	711	— 16	+ 11,5	— 22	0				
Entregado por las Compañías al Esta- do (5).	»	»	»	21,2	— 14,6	»	— 4,6	— 7,5	— 5,5	»	— 0,8	»	— 3,9				
Gastos anua- les de ins- talación por cuenta.	De las Com- pañías.....	»	»	55	58	46	66	12	3	230	»	— 1	»	— 10			
	Del Estado.	22	123	0	1	2	40	12	3	203	+ 50	+ 8	+ 54	+ 3			
Ingreso por kilómetro	22.000	39.500	83.800	55.100	38.200	58.000	35.100	18.700	47.000	+ 1.300	+ 1.000	+ 1.500	+ 1.800				
Coefficiente de explo- tación (6)	88,6 p. c.	87,3 p. c.	61,4 p. c.	58,4 p. c.	56,5 p. c.	55,2 p. c.	56,5 p. c.	»	62,3 p. c.	+ 6,9	+ 0,4	+ 7,7	+ 1,7				
Recorrido de los tren- es (millones de ki- lómetros	19,6	61,3	67	59,6	59,8	91,6	29,3	8,8	397	+ 1,3	+ 3,6	+ 3,7	+ 9				
Tarifa media por kilóme- tro de reco- rrido.	Viajeros (céntimos).	3,01	3,20	3,46	3,22	3,44	3,90	3,42	»	3 50	— 0,02	— 0,03	— 0,01	— 0,01			
	Mercancías, pequeña velocidad (céntimos).	5,14	5,22	3,59	3,70	4,45	4,25	4,45	»	4,20	+ 0,03	+ 0,01	— 0,01	— 0,07			

(1) Cifras aproximadas. Para la comparación entre los tres últimos años, las cargas clasificadas por la red del Estado, como atraso dejado por la Compañía del Oeste, figuran en los gastos de explotación de 1909 (4 millones) y en la de 1910 (8 millones) y en los gastos de instalación de 1911 (11 millones).

(2) Comprendidos los 323 kilómetros de líneas concedidas á la de Orleans y arrendadas á varias pequeñas Compañías; cifras aproximadas.

(3) Deducidos los recorridos comunes.

(4) Cifras extraídas de las cuentas presentadas á los accionistas y que no han sido todavía verificadas por la Administración; las cifras relativas á la Compañía del Mediodía se han extraído de los resultados de diferentes cuentas de orden, para hacerlas comparables á las de las otras redes; ciertas reparticiones se han hecho sobre bases un poco diferentes de las que se han adoptado para las estadísticas oficiales, lo que explica que las diferencias inscritas en las dos últimas columnas no sean exactamente las que resultarían de los totales dados para 1911 en el presente cuadro, aproximadas á las del cuadro precedente para 1910.

(5) Reembolsado por anticipos de garantías ó partición de beneficios; el signo — indica los adelantos hechos á las Compañías en déficit, á título de garantía.

(6) Relación de los gastos de explotación con los ingresos brutos.

En el conjunto de las líneas concedidas los gastos han progresado exactamente en igual forma que los ingresos, en 62 millones; por consiguiente, el producto neto no ha variado. En 1910, á pesar de la huelga y de las inundaciones, los gastos solamente consumieron las tres cuartas partes de los ingresos, aproximadamente 42 millones; por consiguiente, el producto neto aumentó en 11 millones y medio. En el ejercicio de 1911 ha habido que soportar todavía parte de los daños sufridos el año anterior, y además se ha gravado con los aumentos de salario, cuya necesidad fué reconocida. En fin, también ha sido el primer año en que se han realizado los aumentos para el retiro de los agentes, impuestos por la ley de 21 de Julio de 1909. Las cargas suplementarias que resultan para el conjunto de las redes de las grandes Compañías se evalúan en 24 millones, y se aumentaron todavía al aplicar la ley de 28 de Diciembre de 1911 relativa á la retroactividad, y por los aumentos de sueldos, en la aplicación del nuevo régimen, que reemplazó al de los antiguos agentes, habiendo optado, sin embargo, algunos de éstos por el régimen anterior. En las cinco grandes Compañías las cantidades reglamentarias depositadas en las Cajas de retiro alcanzan en 1911 58 millones, añadiendo la de Lyon y la del Norte 13 millones, por ser insuficientes las reservas de las antiguas Cajas. Hubiese sido fácil el dar aparte de estas sumas un empleo conforme con los intereses reales y con los deseos de los empleados y de sus familias, si la ley no hubiese impuesto aquéllo.

En las dos líneas del Estado el aumento de gastos fué en 1910 de 28 millones, mayor en 16 millones que el de ingresos; en 1911 fué de 31 millones, mayor en 22 millones que el beneficio del ejercicio.

Estos aumentos han sido, sin embargo, aligerados en virtud de la ley que ha organizado el régimen financiero de los ferrocarriles del Estado en 11 millones de gastos de conservación, clasificados como atraso dejado por la Compañía del Oeste y cargados como fondos de empréstito, cuando los gastos de explotación del ejercicio 1910 comprendieron cerca de 8 millones, clasificados en la misma forma. Si se añaden estos 11 millones á los aumentos antes citados, se alcanza como aumento total de gastos de explotación de 1909 á 1911, 70 millones. Parecerá, sin embargo, que después de los aumentos de 15 millones en 1908 (último año de la gestión de la Compañía), y de 9 millones en 1909 (primer año del nuevo régimen) si se escatimó demasiado durante la gestión de los años anteriores, debería estar ya compensado con exceso. Nos ocuparemos de las causas de este aumento cuando se publique la cuenta de Administración, pero recordaremos que después de los datos proporcionados, relativos al presupuesto de 1912, los gastos suplementarios referentes al personal en servicio en 1908, debían alcanzar este año á 28 millones para los aumentos y cuatro para los retiros, mientras que los gastos referentes al aumento del personal alcanzarían 23 millones. Los aumentos, puestos en vigor para la mayoría en 1.º de Octubre de 1911, gravaron el ejercicio de 1912 mucho más que en el precedente.

De todas maneras, en 1910 el producto neto de la red del Estado disminuyó en 16 millones, mientras que el de las Compañías aumentaba en 11 millones y medio. En 1911 el último quedó estacionario y el primero disminuyó en 22 millones. Luego, por cualquier lado, es preciso hacer frente á un aumento considerable de las cargas para el capital tomado en préstamo. En 1910 los gastos de instalación alcanzaron en los ferrocarriles del Estado 81 millones, y en los concedidos 240 millones proporcionados por las Compañías, no comprendidos 52 millones de subvenciones á cargo del Estado para la construcción de líneas

de nueva concesión. En 1911 las cifras correspondientes han sido las siguientes:

		Millones.
Gastos con cargo al Estado.	En las líneas explotadas por el Estado..	(Líneas nuevas..... 7
		Trabajos complementarios..... 77
		Material móvil y herramientas..... 61
	Para la construcción de líneas concedidas	Anticipos á las Compañías..... 55
		Para créditos del presupuesto..... 3
Fondos de concurso de las localidades, aproximadamente.....		2
Gastos que incumben á las Compañías.	Concursos para líneas nuevas.....	9
	Trabajos complementarios.....	95
	Material, aprovisionamientos.....	136

Sería preciso añadir para la red del Estado 14 millones de empréstito, con objeto de aumentar los fondos de movimiento y las reservas.

En 1910 para las Compañías el aumento de las cargas de interés y de amortización fué en su conjunto aproximadamente cubierto con el aumento del producto neto. En 1911 causó una gran disminución en las cantidades disponibles. Las Compañías del Norte y de París-Lyon-Mediterráneo quedaron, sin embargo, encima del nivel para no acudir á la garantía del Estado, y la del Mediodía los adelantos pedidos al Estado los ha reducido de 6.200.000 francos á 4.600.000, pero en la de Orleans el déficit para llegar á la garantía ha pasado de 6 millones en 1910 y un poco más de 14 en 1911.

La Compañía del Este, continuando el beneficio del enorme aumento de tráfico, debido al haberse puesto en explotación las minas de Briey, ha conseguido un producto neto lo suficientemente grande para aumentar desde 18 millones á 21 los excedentes que afectan al reembolso de su deuda. Probablemente terminará este año de pagar los intereses atrasados de los anticipos recibidos desde 1883. En virtud de una nueva convención ha devuelto al Estado el capital de sus anticipos, por medio de un empréstito especial. Los ingresos que ha hecho en esta forma han servido para crear un fondo de movimiento, por medio del cual se equilibran los ingresos y los gastos al votar cada presupuesto y que se reconstituye en seguida, lo más pronto posible, con los beneficios de los impuestos. Por este procedimiento se varía la regla que se adoptó como prudente, que obligaba á establecer el equilibrio en las previsiones del presupuesto, valorando los productos de los impuestos, según el rendimiento del penúltimo año, de modo de reservar los beneficios eventuales para cubrir los créditos suplementarios. La situación de la Compañía del Este le permite el contar con que las cargas del empréstito suplementario hecho con este objeto no la conducirán al déficit, pero en los próximos presupuestos se disminuirán los ingresos regulares que hubiesen producido la extinción progresiva de su deuda.

En las dos líneas del Estado el déficit que resulta de la disminución del producto neto va á aumentarse con los intereses y la amortización de los capitales de empréstito que, con las tarifas del 4 $\frac{1}{2}$ al 4 $\frac{2}{3}$ por 100, representarán 4 millones para los gastos de 1910, más 7 millones que deberán añadirse en las de 1911. Según se oye decir, es probable que los aumentos de las cargas, por lo menos iguales, se vayan acumulando de año en año hasta alcanzar, puede ser que hasta unos 40 millones. Sin

duda la mejora de las instalaciones de las estaciones y del material traerá consigo alguna disminución en los gastos de explotación. Pero del modo que marchan los gastos, á costa de los fondos de empréstito, es dudoso que pueda haber compensación.

Para obtener los fondos necesarios, el Estado ha emitido obligaciones al tipo del 4 por 100, y la Compañía del Este se prepara á imitarlo. En la actual situación del mercado, este tipo de empréstito, emitido á la par aproximadamente, es seguramente muy ventajoso. La prima de reembolso que lleva consigo la amortización de las obligaciones del tipo del 3 por 100, emitidas á un poco más de 400 francos, es carga muy pesada, que sólo pueden soportarla las Cajas ó Compañías de seguros, que tienen en cartera un gran número de títulos. Para los capitalistas es más tentador los empréstitos emitidos por debajo de la par, ante la posibilidad del alza, pero lo mismo están dispuestos á pagar más caro un título que ofrece esta ventaja en las épocas en que la disminución del interés lleva consigo el alza general del precio corriente, que cesan de hacerlo cuando después de varios años se produce una baja. Por esto, si cuando hace quince ó dieciocho años que empezaron á crearse obligaciones al 2 y $\frac{1}{2}$ por 100, se hubiese continuado con la disminución de interés, habría sido una buena medida, pero en la actualidad está justificado el tipo del 4 por 100.

Se atribuye por algunos á la creación de empréstitos por el Estado con interés del 4 por 100 la reciente baja de la renta perpetua, como antes se atribuyó á la creación del 3 por 100 amortizable una perjudicial influencia en el mercado. En realidad, es una ilusión el dar una importancia capital á estas cuestiones de forma; podrán hacer más ó menos fácil la colocación de un empréstito, pero lo único que ejerce una seria influencia es la importancia de las emisiones. La renta francesa no siguió el movimiento de baja de los valores análogos en estos últimos años; en esto existe una anomalía que hubiese terminado si el Estado hubiera tenido nuevos títulos que colocar entre el público.

Es muy difícil de determinar el precio corriente correspondiente á la paridad entre las obligaciones de los ferrocarriles y la renta. Puede calcularse bien la diferencia correspondiente entre la prima de reembolso y la del impuesto sobre la renta de las obligaciones, pero es preciso hacer hipótesis, más ó menos arbitrarias, para tener en cuenta el derecho de transmisión, que no alcanza á los títulos nominativos que quedan en cartera, mientras que para los títulos al portador se traducen en un descuento en el cupón, mayor que el impuesto sobre la renta. A pesar de la incertidumbre que resulta de estas hipótesis, la experiencia demuestra que la gente considera la renta y las obligaciones de los ferrocarriles como títulos equivalentes, y que la única causa de diferencia sensible en la tarifa de capitalización de estos títulos, está en la importancia respectiva de las emisiones.

Cuando un título está clasificado como colocación para los padres de familia, como de Cajas de seguro, de bienes de menores, etc., mientras que las emisiones no excedan de lo que absorbe el nuevo empleo de los títulos amortizados cada año, su precio corriente no está sujeto á baja y puede estar mucho tiempo capitalizándose á una tarifa bastante mayor que la de las colocaciones parecidas, pero desde el momento en que sea preciso buscar clientela para una nueva emisión, se produce una detención que conduce á la nivelación. Se ha visto un ejemplo concluyente con los consolidados ingleses; cuando la guerra del Transvaal, se vió precisado el Gobierno británico á hacer un empréstito que desde hace mucho tiempo está amortizándose. En Francia las Compañías de ferrocarriles han hecho empréstitos á más bajo precio que el Estado, no emitiendo casi más títulos que los que reembolsaban cada año, mientras que el presupuesto extraordi-

nario para las grandes obras públicas exigió emisiones de renta considerables. Después de veinte años de cerrar el Estado el libro mayor, la renta se capitalizaba á un precio corriente más alto que el de las obligaciones y la diferencia se ha acentuado más en estos últimos años, debido á la importancia de las emisiones de las Compañías. El Estado vuelve á hacer empréstitos y tendrá que multiplicar las emisiones dentro de algunos años para las obras proyectadas en los ferrocarriles. No hay razón alguna para que haga el empréstito á una tarifa más ventajosa que las Compañías, á las que él presta su garantía, y teniendo en cuenta los impuestos que gravan á cada clase de títulos, ninguna habilidad financiera impedirá el que se haga la nivelación. Esto es una de las consecuencias inevitables de la reversión al Estado de los ferrocarriles. Es infantil el atribuir su realización al modelo de empréstito adoptado.

H.

LAS AGUAS SUBTERRÁNEAS

EN EL PROYECTO DE CÓDIGO MINERO PRESENTADO Á LAS CORTES

Art. 2.º Las sustancias minerales no exceptuadas podrán aprovecharse con autorización ó concesión previa del Gobierno; y atendiendo á su aplicación y yacimientos más frecuentes, y muy principalmente por razón tributaria y para la fijación de los derechos y deberes inherentes á su concesión, se clasifican genéricamente en las cuatro secciones siguientes:

- 1.ª Piedras.
- 2.ª Menas.
- 3.ª Combustibles.
- 4.ª Aguas.

Art. 6.º Quedarán comprendidas en la cuarta sección las aguas subterráneas, sean potables, mineralizadas ó minero-medicinales, no apropiadas por los terratenientes, que, como cualquier otro mineral, se investiguen con pozos, socavones, sondeos ú otras labores propiamente mineras.

Art. 36. El permiso de investigación no da derecho á la explotación forzosa del terreno comprendido en su perímetro. Los investigadores disfrutarán, en cuanto á la ocupación de terrenos incultos del Estado, de las provincias ó de los pueblos, de todas las ventajas que concede el art. 21. En los demás terrenos será necesaria la licencia del dueño; pero si ésta no se obtuviere, el investigador tendrá derecho á la ocupación temporal de la superficie necesaria, con arreglo á lo que se dispone en el cap. VI del tit. II del lib. II de este Código.

Art. 37. El investigador, dentro del tiempo concedido, y una vez comprobada la existencia del criadero mineral que buscaba, podrá solicitar que se transforme total ó parcialmente la investigación en concesión minera, la cual se otorgará ó no con arreglo á los preceptos de este Código. En todo caso, el investigador, dentro del terreno franco que comprenda el perímetro designado con su permiso, tendrá preferencia sobre cualquier otro solicitante á la concesión de que se trata.

Si el investigador fuera extranjero, para solicitar la conversión del permiso en concesión minera, deberá obtener previamente la nacionalidad española, ó constituir una Sociedad de este carácter, la cual se considerará continuadora de su personalidad para el ejercicio del expresado derecho.

Art. 44. Presentada la instancia para obtener una concesión minera, se admitirá provisionalmente, salvo mejor derecho y sin perjuicio de tercero, con las formalidades detalladas en el