

estos últimos cuarenta años han progresado más, ó sean los de Hamburgo, Amberes, Rotterdam, Shangai, Brema, Nueva York, etcétera, etc., son todos cabeza de navegación interior. Puede predecirse, por tanto, que también el puerto de Marsella conseguirá grandes ventajas con la construcción del canal, mediante el cual podrá comunicarse fácilmente, y en todo tiempo, con los puertos de Asne Saumaty (puerto industrial, hornos de tejas y ladrillos), de Estaque (puerto de pesca), de la Mède y de Martigues (pesquería, secadores de merluza, salinas), de Port-de-Bouc (salinas, secadores de merluza, canteras de construcciones navales) y con el puerto de Arlés.

Resumimos en esta nota un artículo publicado en el *Giornale del Genio Civile*.

LOS FERROCARRILES SUIZOS ⁽¹⁾

(A propósito de una obra de Mr. Placide Weissenbach, antiguo Presidente de la octava sesión del Congreso internacional de Ferrocarriles.)

POR EL

Dr. A. BONZÓN

Segundo Vicecanciller de la Confederación suiza.

(CONTINUACIÓN)

VIII.—Las Asociaciones de ferrocarriles suizos.

Las Compañías de los ferrocarriles suizos se han combatido frecuentemente; pero se han entendido principalmente en beneficio suyo, como es natural, y á veces en el del público y en el del país. Si se lee el «Repertorio alfabético de los volúmenes I al X de la *Colección de las resoluciones de la Asociación de ferrocarriles suizos*, que comprenden los años desde 1860 al 1902», se reconoce que han ejecutado una gran obra colectiva. La Asociación por ellos fundada ha tenido el gran mérito de centralizar los asuntos que las Compañías tenían que someter á la Autoridad federal de inspección é inversamente, comunicar á sus miembros las decisiones de aquél, para su aplicación uniforme.

La Asociación de ferrocarriles, que sufrió muchas transformaciones, á partir de 1887, nombró las Comisiones siguientes:

Comisión técnica, con tres secciones: vía, tracción y explotación.

Comisión de tarifas-viajeros.

Comisión de tarifas-mercancías.

Reunión de Jefes de inspección de los ingresos y confrontación de las reclamaciones.

La Asociación procuró tener siempre en cuenta, en materia de tarifas y horarios, los deseos de las poblaciones; elaboró instrucciones uniformes para el servicio de los trenes, el de maniobras, etc.; dedicó todos sus cuidados para la adquisición de un buen material móvil, y creó un servicio central de repartición del material, así como otro servicio central de descuentos; dió su opinión sobre todos los grandes proyectos de ley, como, entre otros, el relativo á transportes y el relativo á la duración del trabajo.

La Asociación se transforma á medida que la situación respectiva de los ferrocarriles y el Estado sufre modificaciones. Puede decirse que en la actualidad ha encontrado sucesores con la «Conferencia comercial de las Empresas suizas de transporte y de los interesados en el tráfico», con las «Conferencias técnicas» y con las distintas uniones, tales como la «Unión de los ferrocarriles funiculares» y la «Unión de los ferrocarriles secundarios»,

que comprende cuatro secciones, á saber: tranvías, ferrocarriles especiales, ferrocarriles secundarios de vía normal y ferrocarriles de vía estrecha.

Igualmente han sobrevivido á la Asociación la Unión para la repartición del material móvil y la Oficina central de descuentos. El principio de «la unión hace la fuerza» ha conservado todo su valor.

A petición de los capitalistas llamados en su ayuda en los años de crisis, se fundó también en Enero de 1879 una Unión especial encargada de evitar ó allanar la competencia entre Compañías de ferrocarriles.

Esta unión podía dar lugar á sutiles interpretaciones al principio de que el tráfico pertenece al camino más corto, lo cual está lejos de ser siempre aplicable á las condiciones de la red suiza.

Hagamos observar aquí que los diez volúmenes de la *Colección de las resoluciones de la Asociación* están redactados en muy buen francés; era el idioma común de los ferrocarriles privados de Suiza, sobre los que la banca francesa ejerció gran influencia durante mucho tiempo. En adelante, los ferrocarriles suizos se sirvieron de las tres lenguas nacionales, el francés, el alemán y el italiano.

IX.—La reversión de los ferrocarriles principales.

A pesar del fracaso de los intentos de retroventa, ésta no cesó de ganar partidarios que esperaban con ella la seguridad del buen desarrollo de los ferrocarriles.

Ya en 29 de Enero de 1892, las Cámaras federales adoptan una proposición invitando al Consejo federal á que hiciera una información relativa al problema de los ferrocarriles (reforma de los ferrocarriles y reversión), y á someterles un dictamen sobre la línea de conducta que opina debe observarse. Dando una primera contestación á esta pregunta, el Consejo federal remite en 27 de Marzo de 1894 una declaración de las relaciones de derecho que existirán entre la Confederación y las Compañías á la expiración de las concesiones.

Entre los medios de reversión hasta aquí debatidos (reversión en conformidad de las concesiones, por penetración y amistosa), viene á añadirse otro, la llamada por expropiación, preconizada en el folleto *Rückkauf oder Expropriation*, del cual no se dió cuenta.

La idea del Consejo federal era proceder en adelante á la reversión simultánea de las grandes redes en conformidad con las concesiones. La operación tiene la ventaja de no dejar de un lado ninguna parte del país y de no exigir, como la reversión amistosa, una intervención de los grandes accionistas, es decir, de los especuladores. Para estudiar á fondo la reversión concesional, el Consejo federal nombró una gran Comisión subdividida, para repartir el trabajo, en tres Subcomisiones, técnica, jurídica y administrativa. La Memoria de conjunto de la Comisión pone en evidencia, á pesar de las disposiciones de las concesiones y la ley de Contabilidad de 1883, lo difícil que resulta valorar con aproximación suficiente el importe de la indemnización de reversión.

También el Consejo federal propone á las Cámaras, en 11 de Noviembre de 1895, dictar una nueva ley sobre Contabilidad de ferrocarriles, que obligue á las Compañías á calcular el producto neto y capital de instalación de cada una de sus líneas que sean objeto de una concesión distinta, definiendo el proyecto de ley estos dos términos con mayor precisión que la ley de 1883. También dispone el proyecto que sea el Tribunal federal quien solucione los litigios referente á la indemnización de reversión, en vez de los Tribunales arbitrales previstos en las antiguas concesiones.

Las Compañías se pusieron inmediatamente en campaña contra esta legislación. Protestaron contra el cálculo del producto

(1) Véase el número anterior.

neto y del capital de instalación; también protestaron de que el Tribunal federal sustituyese á los Tribunales arbitrales.

Los partidarios de la ley respondieron que ésta no violaba ningún principio de derecho, que sus disposiciones estaban conformes con las del Código de las obligaciones, y que su texto precisaba sencillamente la ley de 1883.

Las Cámaras adoptaron el proyecto del Consejo federal en sus disposiciones esenciales, y se convirtió en ley de Contabilidad de los ferrocarriles de 27 de Marzo de 1896. Por vía de referendium el pueblo exigió que le fuese sometida la decisión. El 4 de Octubre de 1896, después de un violento debate sostenido por ambas partes, se aprobó la ley por 223.338 votos contra 176.557.

Desde entonces el Consejo federal pudo hacer proceder á la valoración del precio de reversión, hallándose éste con suficiente aproximación. Los años decisivos para el cálculo del producto neto medio eran los diez años 1888-1897, pero faltaba todavía la estadística de los dos años precedentes al 1898, en el que debía efectuarse el aviso ó denuncia de reversión para ser efectiva en 1903.

Otra de las medidas tomadas en este período con el fin de reforzar la influencia suiza en las Empresas de ferrocarriles y de contener la desorganización que trae consigo el ir y venir de las acciones, se halla contenida en la «ley de 28 de Junio de 1895, referente al derecho á voto de los accionistas de las Compañías de ferrocarriles y la participación del Estado en la administración de estas últimas». En el texto de esta ley se indica que es preciso ser accionista inscrito para tener derecho al voto, y que el Estado (Confederación y cantones) tiene el derecho de tener un cierto número de representantes en el seno del Consejo de Administración de las Compañías. La ley es aplicable á los ferrocarriles que tengan por lo menos 100 kilómetros de líneas en explotación ó que sean particularmente importantes. En la actualidad no se aplican más que á la Compañía del ferrocarril de los Alpes bernesés, á la extensa red de los tranvías ginebrinos y á los ferrocarriles réticos.

Ley sobre la reversión.

Precedida de una voluminosa exposición de los motivos, el Consejo federal sometió á las Cámaras, en 25 de Marzo de 1897, un proyecto de ley que tenía por objeto la retroventa de las principales Compañías de ferrocarriles suizos y la organización de los futuros ferrocarriles federales erigidos en administración autónoma.

El Consejo federal adelanta ó expone á favor de la reversión los siguientes motivos:

De orden nacional, la reversión libraré á la red de influencias extranjeras.

De orden económico, la reversión dará al país mejor y mayor número de trenes, tarifas más bajas y al personal mejor situación económica.

Por último, de orden financiero. Una sola Administración explotará más económicamente que cinco Compañías, y principalmente los ferrocarriles federales amortizarán el capital empleado en la red, lo que las Compañías no hacen.

Con el beneficio de las correcciones que puedan obtenerse de los dos años cuyo producto neto era todavía desconocido, la operación bancaria podía presentarse en la siguiente forma:

Novecientos sesenta y cuatro millones, indemnización de retroventa de las cinco redes.

Cuarenta y tres millones, obras de extensión y de remate.

Catorce millones, fondos de movimiento, ó sea en total 1.021

millones, cuyo interés al 3 y $\frac{1}{2}$ por 100, aumentado con la cuota de amortización, exigiría un capital anual de 40 millones.

En compensación de estos gastos se calculaban los ingresos en 42 millones, y esto dando al aumento del tráfico un tanto por ciento muy bajo. Las cuentas de la red federal saldarían en esta forma con un beneficio de 2 millones (calculado para el año 1903). A diferencia de lo que sucede en otras redes de Estado que ingresan los beneficios en el Tesoro, en los ferrocarriles federales se emplearán completos en la mejora de la red y del tráfico.

El Consejo federal basaba toda la operación sobre la legislación federal (nueva ley de Contabilidad de 1896), combinada con las cláusulas de las concesiones. Sin entrar en detalles, diremos que el Consejo federal entendió que en la línea de cuenta solamente entraría la rama «transporte» de las Empresas de ferrocarriles, con exclusión de toda otra ganancia que ellas hubiesen podido sacar de sus gestiones económicas; en efecto, la rama de transporte es lo que únicamente recuperará la Confederación de las Compañías, que es lo que en realidad fué el objeto de la concesión.

Deben, pues, las cuentas de los años decisivos (1888-1897) descargarse de todo ingreso indebido y cargar en ellas todos los gastos que deban figurar (como son, por ejemplo, los ingresos en el fondo de renovación, el cual debe representar la diferencia entre el estado actual de las instalaciones y el estado completamente satisfactorio exigido por las concesiones). Además será preciso cargar á las Compañías la deficiencia de las instalaciones que exigirá el tráfico en la época en que la Confederación recobre sus redes.

Al aparecer el mensaje del Consejo federal hizo momentáneamente bajar los valores de los ferrocarriles, fué discutido con acritud en el país y en las Cámaras, pero éstas siguieron al Consejo federal por el camino elegido; llevaron cuidadosamente la discusión del proyecto de ley (porque se trataba de denunciar la reversión en 1898 para 1903) y en 15 de Octubre de 1897 adoptaron la «ley federal relativa á la adquisición y explotación de los ferrocarriles por cuenta de la Confederación, así como la organización de la administración de los ferrocarriles federales». Una ley que comprometía tantos intereses y que planteaba el mayor problema de Estado que Suiza se vió jamás precisada á resolver, no podía librarse del *referendum*. Partidarios y adversarios de la ley hicieron una intensa campaña en la Prensa y en *meetings*, en donde los hombres más eminentes de Suiza debatieron con elocuencia y fuerza de números el arduo problema. El pueblo falló en 20 de Febrero de 1898 aceptando la reversión por 386.634 votos contra 182.178. Esta considerable mayoría daba mayor autoridad á la obra de la reversión.

Si la ley de 1852 fué el primer Código constitucional de los ferrocarriles suizos (régimen esencialmente cantonal), la de 1872 el segundo (ferrocarriles privados no dependientes más que de la Confederación) y el tercero es la ley relativa á la reversión de fecha 1897, que es la que instituye el régimen de los ferrocarriles del Estado en la forma que funciona actualmente en Suiza. A título de información nos parece esencial reproducir los principales artículos de esta ley, haciendo á continuación algunas observaciones:

Párrafo 1.º del art. 1.º «La Confederación adquiere y explota por su cuenta, bajo el nombre de *ferrocarriles federales*, los ferrocarriles suizos que por razón de su importancia económica ó estratégica interesan á Suiza ó á una gran parte del país, y cuya adquisición no ocasionará gastos exagerados».

Art. 2.º Prescribe que «la adquisición de los ferrocarriles se verificará por vía de reversión con arreglo á la legislación vigente y á las concesiones». El Consejo federal, sobre esta base y lo

más próximo posible al término previsto, denunciará la reversión de las Empresas del Jura-Simplón, del Central-suizo, del Nordeste suizo, de la Unión-suiza y del San Gotardo.

Observación.—Las Cámaras federales opinaron con el Consejo federal, que la red del Gotardo debía estar comprendida en la operación de la reversión, á pesar de que la situación de esta red no estuviese todavía arreglada con los Estados subvencionantes. Se consideraba que la red era una parte esencial de la red federal, y se admitía que, asumiendo las obligaciones de orden internacional que la gravaban, podían los ferrocarriles federales sustituir, sin dificultad alguna, á la Compañía, y en el caso peor solamente tendrían que tener una distinta contabilidad, que permitiese determinar si la red daba un producto que excediese del 7 por 100 (distribución del exceso por partes iguales entre la Compañía y los Estados subvencionantes) ó el 8 por 100 (reducción de las tarifas).

El último párrafo del art. 2.º dice:

«Mediante la autorización de la Asamblea federal, podrá también el Consejo federal comprar amistosamente los ferrocarriles antes mencionados; para la determinación del precio servirán de regla la legislación federal y las concesiones».

«Art. 3.º También podrá el Consejo federal, mediante la autorización de la Asamblea federal, adquirir otros ferrocarriles de los actualmente existentes, que llenen las condiciones previstas en el art. 1.º de esta ley».

Observación.—La Confederación ha hecho uso de este artículo para recobrar en 1913 la línea de Ginebra á La Plaine. Las compras hechas dentro de las condiciones del art. 3.º no se someten al *referendum*, puesto que el pueblo ya las aprobó en principio al adoptar la ley de reversión.

«Art. 4.º Si más adelante tuviese la Confederación que construir nuevas líneas ó adquirir otras de las no comprendidas en los artículos 2.º y 3.º, cada una de estas construcciones ó adquisiciones exigirá la publicación de una ley federal».

Observación.—Al decir ley, se indica la posibilidad de *referendum*. Una ley federal dictada en aplicación de este artículo, ha sido la relativa á la construcción de la línea de Interlaken á Brienz (Brünig), bordeando el lago de Brienz. No habiendo sido pedido el *referendum*, la línea está actualmente en construcción.

«Art. 7.º La Confederación se procurará los fondos necesarios para la adquisición, construcción y explotación de ferrocarriles por medio de empréstitos, emitiendo obligaciones ó títulos de la renta.

»Estos empréstitos deberán amortizarse dentro de un período que no podrá exceder de sesenta años, conforme al cuadro de amortización que previamente se decretará.

»Para la adquisición de ferrocarriles, la Confederación tendrá la facultad de elegir otro medio de pago, instituido de común acuerdo con los propietarios de las líneas y manteniendo el principio de la amortización de la deuda durante un período que no podrá exceder de sesenta años.

»La ratificación de las operaciones concernientes á los empréstitos y del cuadro de amortización, queda reservada á la Asamblea federal.»

Observación.—El principio de la amortización en sesenta años se aplica á las construcciones nuevas, en el sentido de que la amortización se hace en sesenta años á partir de aquél en que tuvo lugar el gasto. Esta solución ha sido muy criticada por muchos economistas suizos, aterrados ante el importe de la deuda contraída por los ferrocarriles federales con sus nuevas construcciones.

«Art. 8.º La contabilidad de los ferrocarriles federales estará separada de la de los otros ramos de la Administración fede-

ral y llevada de modo que en cualquier momento pueda establecerse exactamente su situación económica.

»El producto neto de los ferrocarriles federales se asignará en primer lugar al pago de los intereses y amortización de la deuda de ferrocarriles.

»El 20 por 100 del sobrante se ingresará en un fondo de reserva especial, administrado independientemente del resto del activo de los ferrocarriles federales, hasta que con los intereses capitalizados alcance la suma de 50 millones. El 80 por 100 restante se empleará en beneficio de los ferrocarriles, perfeccionando y aligerando las condiciones de transporte, especialmente reduciendo proporcionalmente las tarifas de viajeros y mercancías y extendiendo la red suiza, particularmente la de líneas secundarias.»

Observación.—Este artículo es la piedra de toque de los ferrocarriles federales. Estipulando que su contabilidad sea distinta de la de la Confederación y que sus beneficios no ingresarán en el Tesoro federal, frente al edificio federal se eleva otro autónomo, cuyos asuntos están íntimamente ligados al crédito de la Confederación, pero que dentro del espíritu de la ley deben regirse comercialmente, fuera de toda intrusión política. No tenemos conocimiento de que ningún país haya llevado tan lejos la autonomía administrativa y económica de sus ferrocarriles de Estado.

«Art. 11 La legislación federal en materia de ferrocarriles es aplicable á los federales dentro de los límites en que esta aplicación es compatible con las disposiciones de la presente ley».

Observación.—Los ferrocarriles federales no se inspeccionan por sí mismos. Están inspeccionados por la Confederación en igual forma que los particulares, los cuales, en número mayor de 200, abarcan una red de más de 2.500 kilómetros y están constituidos en gran parte por líneas de vía estrecha ó por ferrocarriles especiales. Esta inspección de la Confederación, ejercida por el Departamento federal de ferrocarriles, presenta la gran ventaja de que los cantones, poblaciones, Ayuntamientos y particulares, pueden acudir á un Tribunal neutro, contra los ferrocarriles federales, que frecuentemente se ven precisados á pensar en primer término á sus intereses más apremiantes. En esta forma, el Departamento de ferrocarriles es el llamado á resolver en las pretensiones divergentes, y como ejemplo señalaremos un reciente caso, relativo á la futura estación central de Thun (que ha de sustituir á las dos actuales de Thun y Scherzligen), en donde afluirán los ferrocarriles federales, los berneses y los vapores del lago de Thun; el punto más arduo del problema consiste en que la ciudad de Thun desea una lujosa estación, á la que tengan acceso los barcos por el cauce del Aar, desde donde se divisa una preciosa vista de la población agrupada alrededor de su castillo; como los gastos han de ser por cuenta de los ferrocarriles federales, éstos se niegan y quieren limitarse á construir una estación modesta, pero con amplitud suficiente para el tráfico presente y futuro.

Por haber desempeñado un papel de bastante importancia en la aceptación de la ley de reversión, mencionaremos aquí las disposiciones finales y transitorias del tit. III de esta ley, particularmente el art. 49, que da facilidades en favor de la continuación ó de la construcción por la Confederación de las líneas del Simplón, del Ricken y del ferrocarril de los Alpes orientales.

En lo referente á la organización de los ferrocarriles federales se determina todo completamente en el tit. II, artículos 12 á 47 de la ley. Mientras que la organización prevista por el Consejo federal era muy centralista, las Cámaras, con objeto de asegurar el éxito de la reversión, han tenido que hacer concesiones importantes en favor de los intereses regionales y cantonales y tener en cuenta los derechos adquiridos, por esta razón, á cada una de las poblaciones en donde radicaban las direcciones de las

cinco grandes Compañías, se les ha conferido la capitalidad de una división de ferrocarriles federales, resultando, por consiguiente, mayor número de divisiones que en el proyecto del Consejo federal, que sólo señalaba tres.

Para evitar extensas explicaciones y dar mayor claridad, nos vamos á permitir presentar á continuación, en forma de cuadro, el régimen bajo el que viven los ferrocarriles federales y que es bastante complicado como todas las instituciones suizas en general.

CUADRO I

<i>Dirección superior de la red</i> , en manos de las autoridades políticas, responsables del crédito de la Confederación ó sea de las	Cámaras federales,	{	que votan el presupuesto, aprueban las cuentas, la gestión, los empréstitos, decretan las líneas nuevas, etc.		
	y del Consejo federal,		que con sus informes y proposiciones hace llegar á las Cámaras los asuntos antes mencionados, nombra los Directores de los ferrocarriles federales y da las órdenes más importantes.		
<i>El Centro, en Berna</i>					
<i>Gestión de la red</i> , en manos de dos clases de organismos, unos de examen y ratificación (Consejo de Administración, Consejos de división), y otros de preparación y de ejecución (Dirección general y direcciones de división).....	<i>Consejo de Administración</i> (55 miembros, 25 nombrados por el Consejo federal, 25 por los Cantones y 5 por los Consejos de división), organismo deliberativo, celebra sus sesiones unos quince días al año,	{	prepara los asuntos sometidos al Consejo federal y á las Cámaras federales, ratifica las compras en grande y los nombramientos de los Jefes de servicio, decreta una serie de Reglamentos y posee una Comisión permanente que, en íntimo contacto con la Dirección general, prepara todos los negocios importantes.		
	<i>Dirección general</i> (de 5 á 7 miembros, actualmente 5), organismo ejecutivo permanente,		el corazón del organismo, responsable de la buena marcha del conjunto de la red, prepara los asuntos del Consejo de Administración, está al frente de los servicios centralizados (tarifas, etcétera), ratifica ciertos asuntos de las Direcciones de división, construye ciertas líneas importantes (túnel del Hauenstein, segundo túnel del Simplón); nombra los agentes del servicio central en Berna.		
<i>Las cinco divisiones (1):</i>					
	1. ^a en Lausana,	2. ^a en Basilea,	3. ^a en Zurich,	4. ^a en San-Gall,	5. ^a en Lucerna.
	<i>Los cinco Consejos de división</i> , de 15 á 20 miembros, nombrados unos por el Consejo federal y los otros (la mayoría), por los Cantones, organismos deliberativos que se reúnen una vez por trimestre,				
	son los intérpretes de los intereses locales, examinan el presupuesto y las cuentas presentadas por la dirección de la división y las transmiten á la Dirección general, presentan las solicitudes en materia de tarifas, horarios, etc.				
	<i>Las cinco direcciones de división</i> (de tres miembros cada una), organismos ejecutivos permanentes,				
	están encargados de la explotación de la red, es decir, del movimiento de trenes, conservación de la vía, en resumen, de toda la carga del servicio exterior; nombran todos los empleados á sus órdenes.				

Esta organización en divisiones ramificadas y superpuestas es la consecuencia de una multitud de particularidades suizas. Un país que distribuye la capitalidad del Poder ejecutivo en Berna, la del Museo nacional y de la Escuela politécnica en Zurich, la del Tribunal federal en Lausana, la de Seguros sociales en Lucerna y que divide entre Berna y Zurich la capitalidad del Banco nacional, no puede evidentemente pensar en efectuar por un sólo organismo central la construcción y explotación de los ferrocarriles. Se oponen á ello muchas tradiciones y derechos adquiridos.

Ejecución de la reversión.

a) EL ANUNCIO DE LA REVERSIÓN.

Las líneas del Central suizo, de la Unión suiza, del Jura-Simplón y del San Gotardo constituían cada una, por el total de su red, una sola partida para la reversión. No habiéndose presentado la Compañía del Nordeste á la unificación de sus líneas en una sola partida, el Consejo federal, haciendo uso de una cláusula inscrita en el art. 2.º, pár. 3.º de la ley de reversión, denunció á esta Compañía la compra de once de sus líneas, renunciando á otras diez.

El orden en que se efectuó la denuncia de reversión para ser efectiva en 1903, fué el siguiente:

El 22 de Febrero de 1898, las once líneas del Nordeste.

El 18 de Abril de 1898, las redes del Central y del Unión suizo.

El 17 de Abril de 1900, la red del Jura-Simplón; y

El 26 de Febrero de 1904, la red del San Gotardo, cuya reversión no podía efectuarse hasta 1909.

Aunque la reversión se denunció con arreglo á las concesiones, en el ánimo del Consejo federal y de las Compañías estaba el entenderse amistosamente. La ley de la reversión se la autorizaba al Consejo federal, pero á condición de que fuese sobre la base de la legislación federal y de las concesiones.

Ahora bien, antes de emprender estas negociaciones, era preciso esperar el resultado de la apelación hecha por las Compañías ante el Tribunal federal, contra los decretos del Consejo federal que les hacia aplicación de la ley de Contabilidad de 1896 en materia de producto neto y de capital de establecimiento.

Las Compañías que debían recuperarse sobre la base del producto neto eran las del Central, la del Unión Suiza y la del San Gotardo. El primero, situado en el camino de Basilea á Italia y en los de Génova á Zurich por Berna y Neuchâtel, efectuaba grandes ingresos en Caja; igualmente en San Gotardo, cuyo tráfico se había desarrollado mucho más de lo esperado, y, por último, el Unión Suiza, que se había beneficiado con el tráfico de la línea del Arlberg.

En cuanto á las Compañías del Nordeste y del Jura-Simplón, aunque en pleno desarrollo, se habían cargado con líneas onerosas muy lejos todavía de dar su completo rendimiento. La reversión de estas redes debía, pues, hacerse sobre la base del capital de establecimiento.

El Tribunal federal sentenció el 18-21 de Enero de 1899 en la causa del Central (producto neto) y en 18-19 de Julio de 1899 en la del Nordeste (capital de establecimiento). Estando en adelante definidas estas dos nociones, las otras Compañías desistieron de sus apelaciones, excepto en algunos puntos secundarios, sobre los cuales tuvo todavía que sentenciar el Tribunal federal; ésta, en sus sentencias, no hizo suya la tesis de la Confederación, de que la ley de Contabilidad de 1896 tuviese prioridad sobre las disposiciones de las concesiones; solamente la declaraba aplicable en lo que concordaba con los principios generales del derecho de

(1) Un decreto del Consejo federal, de 7 de Abril de 1914, que ha entrado en vigor el 1.º de Enero de 1915, ha modificado la distribución de las líneas entre las cinco divisiones. Ha aumentado considerablemente la división de Lucerna (antiguo Gotardo), que era la que abarcaba menor extensión.

las obligaciones y los principios más experimentados de la contabilidad. Esta independencia del Tribunal Supremo confirmaba la sinrazón de los que habían combatido la ley de Contabilidad de 1896, sosteniendo que las Compañías no encontrarían la misma imparcialidad ante el Tribunal federal que ante las Compañías.

b) REVERSIÓN DE LOS FERROCARRILES PRINCIPALES.

El detalle de las negociaciones de reversión sobre la base firme de sentencias del Tribunal federal, entabladas ahora entre la Confederación y las Compañías, resulta interesante en extremo, tanto desde el punto de vista suizo como desde el referente a cualquier persona encargada de llevar á efecto la operación de compra ó venta de un ferrocarril, porque un mercado de este género, por cualquier lado que se mire, presenta siempre enseñanzas útiles. Diremos de pasada que, con gran satisfacción del país, todos los ferrocarriles se compraron amistosamente; que la Confederación se hizo cargo de las deudas de las Compañías, pagó á sus accionistas con títulos de la renta de los ferrocarriles federales y evitó casi todo movimiento de fondos. Habiendo sido muy favorables á las Compañías los dos últimos años en lo relativo al cálculo del producto neto medio, se elevó por este hecho la indemnización correspondiente á las redes del Central, del Unión Suiza y del San Gotardo. En las redes compradas sobre la base del capital de establecimiento (Jura-Simplón y Nordeste) fué preciso tener en cuenta todas las construcciones que emprendieron y pagaron en los últimos años decisivos para efectuarse la reversión.

Es preciso tener constantemente presente en la memoria estos dos factores (elevación del producto neto medio y elevación del capital de establecimiento) cuando se quiera hacer la comparación de los precios pagados por la reversión y los calculados en el mensaje de 1897. De hecho no se comparan dos objetos iguales, porque las Compañías compradas sobre la base del producto

neto han aumentado su tráfico, que es lo decisivo para la indemnización (y la Confederación es la que se beneficiará con este aumento del tráfico), y respecto á las Compañías compradas sobre la base del capital de establecimiento es un objeto de más valor lo que ahora entregan á la Confederación. Además, tomando la Confederación en su totalidad el activo y el pasivo de las Compañías, se ha apropiado de elementos de patrimonio ajenos al objeto de la reversión, como son las instalaciones correspondientes á la rama transporte, cuyos elementos ha sido preciso pagarlos. Una feliz circunstancia para la Confederación fué que en la época en que debía pagar el precio de la reversión (superior á la valoración efectuada en 1897), era moderado el tipo de interés del dinero.

El cuadro que á continuación publicamos indica las fechas en que la Confederación dió fin á la reversión amistosa, las fechas en que las redes fueron explotadas por cuenta suya y las fechas en que se hizo cargo por sí de la explotación:

REDES	Fecha del contrato de reversión.	Fecha en que las redes fueron explotadas por las antiguas compañías por cuenta de los ferrocarriles federales.	Fecha de la explotación por los ferrocarriles federales.
Central suizo.....	5 Noviembre 1900.	1 Enero 1901..	1 Enero 1902.
Nordeste.....	1 Junio 1901.....	1 Enero 1901..	1 Enero 1902.
Unión Suiza.....	22 Noviembre 1901.	1 Enero 1901..	1 Julio 1902.
Jura-Simplón.....	23 Octubre 1903...	1 Enero 1903..	1 Mayo 1903.
San Gotardo.....	10 Junio 1911.....	1 Mayo 1909..	1 Mayo 1909.

El mensaje de 1897 sobre la reversión había calculado, redondeado por miles de francos, los precios siguientes:

PREVISIONES DE MENSAJE	Jura-Simplón.	Central suizo.	Nordeste.	Unión Suiza.	San Gotardo.
Redes á recuperar sobre la base del producto neto.....	»	190.994.000	»	89.980.000	183.294.000
Redes á recuperar sobre la base del capital de establecimiento.....	310.561.000	»	263.876.000	»	»
Deducciones á operar por pérdidas de valor.....	22.407.000	13.636.000	19.442.000	8.121.000	10.923.000
<i>Precio de reversión previsto.....</i>	<i>288.154.000</i>	<i>177.358.000</i>	<i>244.434.000</i>	<i>31.859.000</i>	<i>172.371.000</i>
<i>Precio efectivo pagado según los contratos de reversión amistosa.....</i>	<i>355.969.000</i>	<i>184.970.000</i>	<i>254.359.000</i>	<i>84.994.000</i>	<i>204.844.000</i>
<i>Exceso del precio pagado sobre el precio previsto.....</i>	<i>47.815.000</i>	<i>7.612.000</i>	<i>9.916.000</i>	<i>3.135.000</i>	<i>32.473.000</i>

La suma de estos excesos, es decir, del total pagado sobre lo previsto en el mensaje, se eleva á 100.951.000 francos, pero es preciso deducir una cantidad de 86.226.000 francos que representa desde la publicación del mensaje de reversión en 1897:

	Francos.
1.º El aumento de valor alcanzado por el producto neto del Unión-Suiza y del San Gotardo.....	38.087.000
2.º El aumento del capital de establecimiento del Jura-Simplón y del Nordeste.....	48.139.000
<i>Suma igual.....</i>	<i>86.226.000</i>

El resto de la diferencia, ó sea 14.725.000, solamente representa el 1,41 por 100 de la cantidad pagada por la reversión de las cinco redes. También es conveniente hacer observar que

en el intervalo transcurrido desde el último año decisivo para el cálculo de la indemnización, hasta la fecha en que las redes fueron explotadas por cuenta de la Confederación, tanto el producto neto como el capital de establecimiento continuaron aumentando, de modo que esta diferencia del 1,41 por 100 se halla compensada con exceso.

Gariel, que ha estudiado á fondo este asunto del precio previsto y del pagado, admite que éste ha excedido al primero solamente en una cantidad insignificante. Dice:

«No es, pues, la operación de la reversión en sí la que ha sido tan dispendiosa, sino las resultas de la operación al adaptar el servicio á las exigencias de la administración federal. El hecho se explica por lo demás, por el siguiente doble motivo: en vísperas de reversión las Compañías descuidan siempre un poco ciertos gastos de explotación y el Estado á continuación hace

igual que las Compañías para justificar la manumisión que efectúa».

Weissenbach, por su parte, saca la conclusión siguiente:

«El aumento de valor intervenido después del mensaje relativo á la reversión, ha valido á los accionistas productos de liquidación mucho más elevados, pero esto no es más que un derecho que les correspondía, y con ello la Confederación no ha sufrido perjuicio alguno, porque aun cuando haya tenido que abonar mayor cantidad, también el objeto de reversión había aumentado de valor. Los cálculos del mensaje de reversión han tenido completa justificación».

c) LA REVERSIÓN Y LAS DIFICULTADES DE ORDEN INTERNACIONAL.

Si en la reversión del Central, del Nordeste y del Unión-Suiza fué suficiente entenderse con los accionistas, no sucedió lo mismo con el Jura-Simplón y el San Gotardo, que exigieron, respectivamente, negociaciones con Italia y con Alemania é Italia. Examinemos brevemente estas dificultades y cómo se resolvieron.

Transferencia á la Confederación de la concesión italiana del Simplón.—Como ya hemos visto, el túnel del Simplón estaba situado sobre territorio italiano y suizo. De los 19,803 kilómetros de su longitud total, 9.084,21 metros correspondían al territorio suizo y 10.718,79 al italiano. La Compañía del Jura-Simplón, constructora del túnel, había conseguido una concesión italiana (convención del 22 de Febrero de 1896) para la parte del túnel

situada en territorio italiano. Además, los Tratados de 25 de Noviembre de 1895 y de 2 de Diciembre de 1899 entre Suiza é Italia habían sentado ya las condiciones en que el Jura-Simplón explotaría la línea Iselle-Domodossola, propiedad de los ferrocarriles italianos. Como ya se ha dicho, se acordó que Domodossola fuese el punto de unión de explotación de las dos redes suiza é italiana.

Cuando el Consejo federal propuso á las Cámaras diesen la garantía de la Confederación para el empréstito de 60 millones contratado por el Jura Simplón para la construcción de la línea del Simplón (ya el pueblo había votado la reversión), pidió también al Gobierno italiano que diese su asentimiento á que la Compañía del Jura-Simplón operase en el preciso momento transfiriendo su concesión á la Confederación.

El Ministerio de Estado de Roma comunicó, en 11 de Abril de 1898, lo siguiente: «Respecto á la transferencia eventual de la concesión italiana por la Compañía á la Confederación, puede, desde luego, vuestro Gobierno considerar como adquirido el asentimiento del Gobierno del Rey, en los términos del art. 8.º de la convención de 22 de Febrero de 1896, pero con la reserva natural de que en caso de transferencia la Confederación sustituirá pura y simplemente á la Compañía en los derechos y obligaciones dimanantes de los actos y convenciones que han establecido y reglado su situación hacia el Gobierno italiano».

H.

(Continuará.)

Revista de las principales publicaciones técnicas.

Instalaciones para cargar rápidamente el carbón en los ténדרes de las locomotoras de los ferrocarriles italianos.

Valiéndose de los datos que le proporciona un estudio del Ingeniero Sr. Jacometti, que ha aparecido en la *Revista Técnica delle Ferrovie Italiane*, publica M. P. C. en *Le Génie Civil* un extenso artículo en el que describe diversas instalaciones para cargar rápidamente el carbón en los ténדרes de las locomotoras de los ferrocarriles italianos, haciendo al mismo tiempo una comparación entre dichas instalaciones: en esta nota hacemos un resumen del mencionado artículo.

Aparato, sistema Schilhan, de la estación Roma-Termini.—La estación principal de Roma ha sufrido transformaciones sucesivas de tal naturaleza que el depósito de las locomotoras se ha encontrado en malas condiciones para funcionar, á consecuencia de su situación con relación á las nuevas líneas. Sucedió á menudo que algunas máquinas tenían que esperar, con su personal, hasta dos horas para poderse cargar de carbón. Para remediar esta situación, que se agravó con el aumento de tráfico producido por la Exposición de Roma, en 1911, la administración de los ferrocarriles italianos ha estudiado el empleo de varios aparatos de carga muy rápidos, y, sin embargo, poco costosos, debiendo ser su instalación provisional. Como consecuencia de este estudio ha adoptado el aparato de rueda móvil, sistema Schilhan, que ya se había aplicado en Hungría, principalmente en la estación de Nagykanizsa.

Este aparato (figuras 1.ª y 2.ª) se compone de un carretón que rueda sobre carriles y que lleva una rueda elevadora de gran diámetro. Esta rueda está constituida por una corona anular *A* que gira alrededor de un eje *O*, teniendo una sección transversal en forma de U, y estando dividida en compartimen-

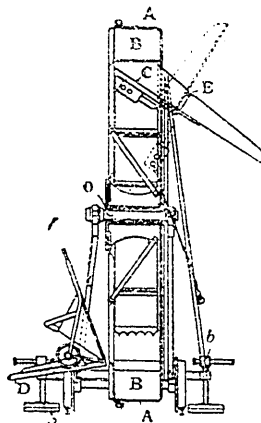


Fig. 1.ª

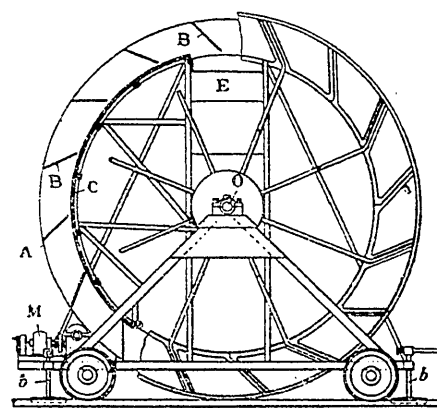


Fig. 2.ª

tos por una serie de tabiques radiales curvos *B*. Esta corona se mueve alrededor de un fondo circular fijo *C*, interrumpido durante una cierta longitud, en los dos extremos de su diámetro