

Hace el disertante un conciso y completo examen de la escuela liberal, recalcando cómo se ha pretendido darle un carácter de ciencia pura, buscando sus leyes generales inmutables, con un valor exacto, casi matemático, llegando á concluir que así como hay unas leyes inmutables para el mundo físico de la mecánica racional, las hay también de la Economía política para el mundo económico.

Así rechazaban el ser llamados «escuela», y simplemente se denominaban «economistas»; después fueron calificados, con alguna ironía, de «economistas ortodoxos».

Examina el orador cómo trataron los economistas de explicar la ley de la oferta y la demanda, con una expresión que parece algebraica, y cómo la representaron gráficamente.

Pero, á pesar de todo este intento de construir esa ciencia pura, es forzoso reconocer el fracaso de la Matemática en estas aplicaciones al mundo económico.

El error fundamental de los economistas clásicos fué la consideración del *homo economicus* como sujeto á esas leyes inflexibles, cuando gravitan sobre él otras influencias del mundo moral, de imposible determinación.

Por esto ha nacido la Economía social. Ya no es aquella ciencia pura; es ahora una ciencia impregnada de generoso humanismo, que trata de atenuar, ya que no suprimir, el dolor humano.

Fué recibida con alguna hostilidad; mas la contemplación de los hechos, el gran fomento de las instrucciones sociales en nuestro tiempo, ha logrado con toda su fuerza que aquella nueva ciencia se impusiera.

El siglo de la Economía social es el siglo XX; así como fué el XIX el siglo de los grandes progresos materiales; pudiera decirse que el XIX es el del progreso material y las revoluciones políticas, y el XX es el del progreso moral y la revolución social.

Hace, con este motivo, el orador una síntesis de los grandes descubrimientos de las Ciencias físicas, para notar cómo al final los progresos morales que representan las instituciones sociales están muy atrasados, estableciéndose con esto un gran desequilibrio.

Dice el orador que, en su concepto, este desequilibrio entre el avance material y el retraso de las ideas morales es lo que ha producido la guerra europea, haciendo una interesantísima digresión sobre este punto, avalorada con originalísimas comparaciones con la arquitectura moderna, desorientada y confusa, ante el progreso de los medios de construcción, la multiplicidad de las necesidades, que le hace carecer de estilo, como el siglo XX carece de alma, que se halla todavía en nebulosa, pese á algunas buenas cualidades morales de nuestro tiempo. Y así sucede en lo físico y lo espiritual que el constructor, sin tiempo todavía para reflexionar y ordenar los materiales que la técnica nueva proporciona, necesita volver su pensamiento á las normas antiguas y á los viejos estilos. Así vemos la imitación de la forma egipcia, griega, etc., pues no ha surgido la expresión arquitectónica de nuestro tiempo.

Volviendo al tema, considera la figura del Ingeniero como encarnación social de la gran industria que ha producido el gigantesco progreso material del siglo pasado.

Expone la situación del Ingeniero, verdaderamente estratégica, en medio de obreros y patronos, los dos combatientes de la lucha social de nuestros días.

Por esto es peligroso darle una enseñanza exclusivamente técnica. Ingenieros ha habido sapientísimos en su gabinete de trabajo, de indiscutible valía para proyectar y dirigir las obras que han fracasado, por no adaptarse al medio en que viven, por no ser cordiales y efusivos.

Cuando la guerra termine, volverá á plantearse la lucha social. Los dos ejércitos de combatientes, capitalistas y trabajadores, se encontrarán frente á frente. De un modo lento irán avanzando los trabajadores en sus conquistas, perfeccionando al propio tiempo su organización y disciplina y produciendo hombres de grandes cualidades que serán capaces de sentir las necesidades generales y serán los directores de las futuras democracias.

Para terminar, se pregunta el orador: ¿cuál ha de ser la misión social del Ingeniero? Tomar el puesto de honor que le corresponde en las avanzadas del ejército de los que trabajan.

El Sr. Machimbarrena fué muy aplaudido y justificadamente felicitado por su notable disertación; reciba nuestros plácemes el distinguido Ingeniero.

LOS FERROCARRILES FRANCESES

SU SITUACIÓN PRESENTE Y SU PORVENIR

POR

J. TRÉVIERÈS

Entre las industrias francesas que más cruelmente han sufrido con la guerra, merece especial mención la de los transportes por ferrocarril, debido al importante papel esencial que desempeña en la vida económica de las naciones.

Todas las grandes redes francesas han sido más ó menos afectadas con la crisis que sufren desde hace más de tres años, y por este hecho se les plantean graves problemas para el porvenir.

Ya antes de la guerra se había reconocido la necesidad de practicar modificaciones en las convenciones que las regían, pero los problemas que se plantean actualmente se han hecho más graves y algunos, por lo menos, exigirán soluciones rápidas, porque es indispensable que en lo referente á los transportes nada pueda entorpecer el inmenso esfuerzo que Francia tiene que llevar á cabo después de la guerra.

El más urgente de estos problemas es el relativo á los recursos que es preciso procurar á los ferrocarriles para permitirles vivir durante el periodo excepcional que atraviesan y amortizar el déficit considerable de su explotación desde hace tres años.

En el *Génie Civil* ha publicado el Sr. Paul Mallet un artículo titulado: «Las tarifas de los ferrocarriles franceses. Necesidad de aumentarlas», poniendo este remedio para salvar la situación actual y en este mismo sentido el Gobierno ha presentado un proyecto de ley, respecto al cual la Comisión de Obras públicas de la Cámara de Diputados ha aceptado un informe favorable presentado por el Sr. H. Roy.

Ahora bien, así que termine la guerra, será preciso ocuparse también del porvenir de los ferrocarriles, que ya no estará convenientemente asegurado con las convenciones y textos en vigor, los cuales, en muchos puntos están incompletos ó mal adaptados á las necesidades reales de la red.

El objeto de este estudio es demostrar la importancia capital que existe en resolver convenientemente estos problemas.

Examinaremos, pues, cuál era la situación de las grandes redes francesas en la víspera de las hostilidades y cuál ha sido, desde el punto de vista de su porvenir, la influencia del periodo anormal que están atravesando.

Intentaremos á continuación abordar la investigación de las soluciones que pueden preverse para resolver los complejos problemas del porvenir que se han planteado sin que, sin embargo,

sea posible presumir en la actualidad las disposiciones que finalmente adopte el Parlamento.

Antes de abordar este estudio, parece conveniente recordar, primeramente, la forma en que se han constituido las grandes redes francesas, así como las disposiciones esenciales de las convenciones que las rigen actualmente.

I. Constitución é historia sucinta de las grandes redes francesas.—En 1852, ó sea unos veinticinco años después de la instalación de la primera vía férrea en Francia, los ferrocarriles franceses estaban distribuidos entre veintiocho concesiones distintas; entre estas concesiones, las que comprendían las arterias esenciales que han constituido la armadura fundamental de las actuales grandes redes, se hallaban en una situación floreciente, pero, por el contrario, las otras Sociedades, en general, no tenían más que líneas de menor importancia y los resultados económicos de estas concesiones muy diluidas, cargadas de gastos generales, eran frecuentemente mediocres.

Esta situación, perjudicial al comercio y á la industria, solamente podía mejorarse con la agrupación de todas estas líneas en un número de manos mucho más reducido y el Gobierno del Imperio obligó á las Compañías á entenderse entre sí con objeto de fusionarse, lo que se efectuó entre 1852 y 1859.

De esta época es cuando datan las Compañías del Norte, del Este, de París-Lyón-Mediterráneo, de París-Orleans, del Mediodía y del Oeste; esta última red pasó á ser del Estado en 1.º de Enero de 1909, ya que en 1878 había adquirido las redes de las Compañías «des Charentes» y de la «Vendée».

Las compras de líneas, como consecuencia de la fusión, exigió á las seis grandes redes muchos gastos; por otra parte, en 1857 y 1858 se concedió á estas redes un gran número de líneas nuevas, cuya construcción era preciso asegurar.

Las Compañías, que hasta el momento de la fusión habían tenido beneficios ampliamente remuneradores y no habían necesitado nunca garantía de interés por parte del Estado, comprendieron que el porvenir había cambiado por razón de los insuficientes productos que se esperaban, por lo menos durante algunos años en las líneas añadidas á la red y en las de nueva construcción; además, la crisis económica general de 1857 agravaba la situación. Pidieron, en consecuencia, al Estado la revisión de las convenciones en vigor y se resolvió la cuestión con las nuevas convenciones de 1859.

CONVENCIONES DE 1859.—Estas convenciones dividieron en dos grupos las líneas de cada red:

a) *La antigua red*, que comprendía las líneas de interés general completamente terminadas en 1857.

b) *La nueva red*, que comprendía las líneas secundarias, menos productivas y cuya mayor parte estaban sin construir.

Con la garantía de intereses del Estado aseguraron á esta «Nueva Red» un mínimo de renta, pero después de *ingresar* en beneficio de la nueva red los beneficios de la antigua que excediesen de una cierta cantidad.

La garantía del Estado (1) no se aplicó, por consiguiente, á la antigua red y solamente era para completar el déficit de la «Nueva Red», después de aplicar á esta última el sobrante de beneficios de la red antigua.

El dividendo *reservado* en esta forma era, aproximadamente, igual á los ya adquiridos, y los accionistas tenían la seguridad de que se conservaría durante los primeros años de explotación de la nueva red, en que era de presumir fuera insuficiente.

(1) Recordaremos que la garantía del Estado es un simple anticipo á las Compañías, que produce en favor del Estado intereses simples del 4 por 100 y reembolsable cuando lo permitan los beneficios de explotación.

Estos anticipos del Estado están garantizados por el mobiliario, herramienta y material móvil de las Compañías, que el Estado debe pagar en fin de concesión ó en caso de reversión anticipada de las redes.

Ahora bien, en realidad, el *ingreso del beneficio sobrante en la nueva red* duró hasta el 1.º de Enero de 1884 (fecha en que se pusieron en vigor las nuevas convenciones de 1883) y absorbió durante este plazo la casi totalidad de dichos beneficios, y de hecho puede decirse que las convenciones de 1859 transformaron prácticamente en obligaciones las acciones de los ferrocarriles franceses (1). Es éste un punto muy importante de la historia de estos ferrocarriles.

Programa Freycinet.—Haciéndose cada vez más importante el papel de los ferrocarriles y desarrollándose su uso considerablemente, no tardó mucho tiempo en considerarse insuficiente, para el desarrollo económico del país, el conjunto de líneas que constituían las redes antigua y nueva; se concedieron varias líneas á nuevas Empresas particulares, y después de los sucesos de 1870 el Gobierno se ocupó de establecer un amplio programa de las líneas complementarias que era indispensable construir dentro de un plazo próximo.

Este gran proyecto, que se hizo célebre bajo el nombre de «Programa Freycinet», por haber sido redactado por éste, Ministro de Obras públicas, comprendía la construcción de varios miles de kilómetros de líneas nuevas que debían constituir la tercera red; el Parlamento votó en 1879 la construcción y la explotación de las nuevas líneas, todo por el Estado.

Las obras se pusieron en marcha rápidamente y los gastos, que se elevaban á cerca de 600 millones anuales, los saldaba el Estado por medio de emisiones de renta al 3 por 100 amortizable, pero en 1882, una grave crisis económica afectó al mercado francés, produciendo serias inquietudes respecto al crédito del Estado y previendo dificultades á continuar por parte de éste emitiendo empréstitos de un modo continuo.

Se imponía una solución; la que pareció mejor y la que evitaba la paralización de la ejecución del célebre proyecto consistía en hacer un llamamiento al crédito de las Compañías, incorporando á sus antiguas concesiones todas las nuevas líneas de la tercera red. Con esta solución se resolvía á la vez el problema de la explotación de estas nuevas líneas.

El convenio llevado á efecto entre el Estado y las grandes Compañías fué objeto de las convenciones de 1883, aprobadas por la ley de 20 de Noviembre de 1883.

CONVENCIONES DE 1883.—Las bases de estas convenciones, bajo cuyo régimen se hallan colocadas todavía en la actualidad cinco grandes redes francesas, son las siguientes:

a) Concesión á las seis grandes Compañías de las líneas de la tercera red situadas en sus zonas de acción ó incorporación de las distintas líneas concedidas á título de interés local.

Las Compañías contribuían á los gastos de establecimiento con una cantidad á precio alzado de 25.000 francos por kilómetro, quedando también á su cargo el material móvil y de estaciones, igualmente por una cantidad aproximada de 25.000 francos por kilómetro.

El Estado soportaba el complemento de los gastos de instalación, debiendo las Compañías facilitar los fondos, á no ser que el Estado prefiriese hacer el empréstito por sí mismo; en el primer caso, el Estado pagaría anualmente el interés y la amortización de las sumas gastadas en la parte de obras á su cargo; para

(1) En las redes Norte y París-Lyón-Mediterráneo, el ingreso sobrante pudo cubrir completamente el déficit de la nueva red, que desde 1862 á 1884 ha absorbido 60 millones en la red Norte y 354 en la segunda.

En lo que respecta á las otras cuatro grandes redes, el ingreso sobrante solamente ha cubierto parcialmente los déficits; en las cuatro Compañías ha producido en total, entre 1862 y 1884, 531 millones, y durante ese lapso de tiempo el Estado ha tenido que abonar 505 millones como garantía de interés. Se ve, por consiguiente, que desde 1872 á 1884 el déficit total de la nueva red, en las seis grandes Compañías, se elevó á 1.471 millones.

garantizarse éste contra una mala dirección de las obras, se estipuló en las convenciones un máximo de gastos.

La convención con la Compañía del Norte tuvo un carácter especial, pero no es necesario precisarlo en este artículo.

b) La explotación de la tercera red quedaba á cargo de las Compañías, cargando á la cuenta de primer establecimiento las insuficiencias de productos durante la construcción.

c) Quedaban suprimidas las distinciones entre la antigua y la nueva red, y no se dejaba más que una sola cuenta para el conjunto de las líneas de cada Compañía.

Desaparecía el ingreso del beneficio sobrante de la antigua red, y en adelante se aplicaría la garantía de interés del Estado á un mínimo de beneficio neto garantizado á cada Compañía, correspondiendo sensiblemente á los beneficios ya adquiridos, excepto para las Compañías del Norte y París-Lyón-Mediterráneo, á las que se redujo este dividendo.

Además se fijó un dividendo máximo (*dividendo reservado*) que, una vez excedido, empezaba la distribución del beneficio con el Estado; este beneficio para el Estado, que en las convenciones antiguas era de un medio, en las convenciones de 1883 se elevó á dos tercios de los beneficios á repartir.

La duración de la garantía de interés se definió con precisión para las Compañías del Norte, del Este, de París-Lyón-Mediterráneo y del Oeste, pero no se hizo igualmente para las del Mediodía y Orleans. Estas dos últimas Compañías, y con motivo de un incidente surgido hace algunos años, se vieron precisadas á hacer la reclamación de que la garantía de interés les había sido concedida hasta el fin de las concesiones; no siendo de esta opinión el Ministro de Obras públicas, se elevó el asunto al Consejo de Estado, que informó favorablemente la petición de las Compañías.

Respecto á los distintos intereses puestos en juego, las convenciones de 1883 han tenido las ventajas siguientes:

Para el Estado.—a) Realización completa del gran proyecto de terminar la construcción de las redes francesas en las mejores condiciones, sin que el crédito del Estado haya tenido que intervenir y sin comprometer seriamente los recursos nacionales.

b) Disminución del importe del dividendo, á partir del cual debería comenzar la distribución de los beneficios y el aumento

desde un medio á los dos tercios de la parte correspondiente al Estado en la partición de las cantidades.

c) Extinción de las deudas de las Compañías que existían por anticipos en garantía de intereses, cuyos anticipos debían saldarse (por una suma igual á su importe) una parte de los gastos á cargo del Estado (1).

Para las compañías.—a) Realización de la unidad de las grandes redes y desaparición del peligro de las competencias por concesiones particulares.

b) Incorporación á las redes, en general á poca costa, de líneas nuevas, no costando á las Compañías más que 25.000 francos por kilómetro. Verdad es que á pesar de todo era preciso en algunas líneas prever un rendimiento insuficiente, por lo menos, durante algunos años.

Estas son las convenciones que fueron calificadas como *infames*, pues existía la persuasión de que desde que se realizase la unidad de las redes los beneficios deberían elevarse rápidamente haciéndose considerables, pero, como más adelante se verá, no se ha producido esta eventualidad.

En el total de las redes del Estado (antigua y nueva red) del Norte, del Este, de Orleans, de París-Lyón-Mediterráneo, del Mediodía y de las dos de circunvalación, ó sean 39.334 kilómetros de líneas, los gastos de primer establecimiento (no comprendido el material móvil) saldadas en 1912, se distribuyen en la forma siguiente:

	Francos.
a) Gastos soportados por el Estado....	4.895.015.553
b) Idem id. por los Ayuntamientos....	255 971.237
TOTAL.....	5.150.986.790
c) Gastos soportados por las Compañías concesionarias.....	10.733.642.835

Las Compañías no han tenido, por consiguiente, á su cargo más que los dos tercios, aproximadamente, de los gastos de establecimiento de las redes; el otro tercio que representa 5.000 millones fué pagado por el Estado, sin que este capital esté remunerado.

El cuadro I reúne los datos y las cantidades esenciales que han sido, bien confirmados ó bien fijados por las convenciones de 1883.

CUADRO I

Características del régimen de las convenciones de 1883.

COMPAÑÍAS	EXPIRACIÓN DE LAS CONCESIONES	FIN DE LA GARANTÍA DE INTERESES	CONVENCIONES DE 1883				Dividendo medio de las acciones en 1881 y 1882 antes de las convenciones de 1883. — Francos.
			Dividendo mínimo garantizado.		Dividendo reservado antes de la partición.		
			Por acción.	Por 100 del capital acciones	Por acción.	Por 100 del capital acciones.	
			— Francos.	— Por 100.	— Francos.	— Por 100.	
Norte.....	31 Diciembre 1950.....	31 Diciembre 1914.....	54,10	13,25	88,50	22,12	77
Este	26 Noviembre 1954	31 Diciembre 1934.....	35,50	7,10	50	10	33
París-Orleans.....	31 Diciembre 1956.	31 Diciembre 1956.....	56	11,20	72	14,40	56
Oeste	31 Diciembre 1956.....	31 Diciembre 1935.....	38,50	7,70	50	10	35
P.-L-M.	31 Diciembre 1958.....	31 Diciembre 1914.....	55	11	75	15	70
Mediodía.....	31 Diciembre 1960.....	31 Diciembre 1960	50	10	60	12	40

(1) La deuda de las Compañías con el Estado se elevaba en este momento á 553 millones.

No queda más por señalar que algunas cláusulas capitales del pliego de condiciones, relativas á la expiración de las concesiones, á la reversión anticipada é indicar brevemente el mecanismo administrativo de las Compañías.

PLIEGO DE CONDICIONES (1857).—Fija éste las condiciones técnicas esenciales de establecimiento, de conservación y de explotación de las vías férreas; los capítulos que vamos á transcribir son los que se refieren por una parte á la expiración de las concesiones, así como á la reversión anticipada, y por otra, á las tarifas de los ferrocarriles.

a) Expiración de la concesión (art. 36).—En la época fijada para la expiración de la concesión, y por el solo hecho de esta expiración, el Gobierno subrogará á la Compañía en todos sus derechos sobre el ferrocarril y sus dependencias, entrando inmediatamente á disfrutar de todos los beneficios....

..... En lo que respecta á los efectos muebles, como el material móvil, los materiales, la herramienta de los talleres y de las estaciones, el Estado estará obligado, si la Compañía lo requiere, á tomar todos estos efectos mediante la tasación pericial, y recíprocamente, si el Estado lo requiere, la Compañía estará obligada á cederlos en igual forma.

b) Reversión (art. 37).—En toda época, después de expirado un plazo de quince años desde la fecha de la concesión, el Gobierno tendrá la facultad de incautarse de toda la concesión del ferrocarril.

Para fijar el precio de reversión se tomarán los productos netos anuales obtenidos por las Compañías durante los siete últimos años que hayan precedido á aquel en que se efectúe la reversión, se deducirá los productos de los dos años en que hayan sido más pequeños y se establecerá el producto neto medio de los otros cinco años.

Este producto neto constituirá el importe total de una anualidad que se deberá y abonará á la Compañía durante todos los años que resten hasta terminar el plazo de concesión.

En ningún caso la anualidad será inferior al producto del último de los siete años tomados como término de comparación.

Dentro de los tres meses siguientes al de la reversión, la Compañía recibirá, además, los reembolsos á que tenga derecho á la expiración de la concesión, según el art. 36 antes citado.»

En las convenciones de 1883 se han introducido dos modificaciones en estas disposiciones que estipulan que en caso de reversión:

1.º En toda línea que no lleve quince años de explotación, la Compañía podrá exigir que sea valorada con relación al precio real de primer establecimiento y no según su producto neto.

2.º Además de la anualidad prevista en el pliego de condiciones en el art. 37, la Compañía tendrá derecho al reintegro de los gastos complementarios que no hayan sido empleados en el material móvil, ejecutados por ella con la aprobación del Ministro de Obras públicas....., excepto deducción de $\frac{1}{15}$ por cada año transcurrido desde el cierre del ejercicio en que se ejecutaron las obras.

En fin, para las Compañías del Este, del París-Orléans, del Mediodía y del Oeste, se fijó una anualidad mínima de reversión, lo que era indispensable, pero respecto á este particular nada se previno para las Compañías del Norte y París-Lyón-Mediterráneo, sin duda porque no se creyó que en estas redes pudiese haber nunca déficit.

c) Tarifas.—El pliego de condiciones fijó los derechos de peajes y los precios de transporte que las Compañías están autorizadas á percibir durante toda la duración de su concesión; estas tarifas, llamadas *legales*, son máximos que no pueden excederse, pero las Compañías tienen la facultad de rebajarlas con aprobación de la Administración superior.

De hecho y por diversos motivos, algunas tarifas legales han sido sensiblemente disminuidas y las Compañías han creado una completa serie de tarifas *especiales*, destinadas á facilitar y desarrollar los transportes, y en particular ciertas categorías ó naturalezas de transportes.

Ahora bien, un punto queda á discutir, y es la facultad que las Compañías puedan tener para elevar las tarifas voluntariamente rebajadas por ellas, cuando las circunstancias justifiquen esta elevación.

El pliego de condiciones indica claramente (art. 48) que «las tarifas rebajadas no podrán ser elevadas nuevamente más que después de un plazo de tres meses, por lo menos, para los viajeros y de un año para las mercancías», pero si las Compañías después de un plazo de dos años no han propuesto elevar á sus antiguos precios las tarifas libremente rebajadas por ellas, es que presumían, sin duda, que la Administración superior no habría aprobado estas nuevas tarifas, considerando que toda tarifa rebajada lo quedaba definitivamente al cabo de un cierto tiempo.

Es ahora, pues, el momento en que se halla planteado el problema del aumento de todas las tarifas y que para su resolución necesita la intervención del Parlamento. Este es el objeto del proyecto de ley redactado por el Gobierno y que en breve será sometido á votación en la Cámara de Diputados.

Mecanismo administrativo de las Compañías.—Es el siguiente:

Todos los gastos están clasificados en Debe, en dos grandes cuentas:

Cuenta de explotación.

Cuenta de primer establecimiento.

Los ingresos de explotación y varios van al crédito de la cuenta de explotación.

La cuenta de primer establecimiento recibe en Debe todos los gastos relativos á las instalaciones nuevas, al material móvil, al mobiliario y al material, en una palabra, todos los gastos que representan un aumento de valor de la red.

Estos gastos de primer establecimiento se saldan por medio de emisión de obligaciones y la carga anual de intereses y de amortización de este capital en obligaciones la soporta la cuenta de explotación.

Añadiremos que según las convenciones en vigor, el capital total de las Compañías, acciones y obligaciones debe estar totalmente amortizado á la expiración de las concesiones.

Por último, en la cuenta de establecimiento está acreditado el valor primitivo de las instalaciones que se han previsto y cuando éstas se suprimen obliga á amortizar en seguida, en la cuenta de explotación, la diferencia entre el coste primitivo y el valor que resulta después de desmontar la instalación suprimida.

II. Situación presente de las grandes redes.—Es conveniente establecer la separación respecto á su situación con anterioridad á la guerra y el resultado de la influencia ejercida por ésta.

a) *Situación en fin de 1913.*— Este estudio se ocupará exclusivamente de las cinco grandes redes concedidas, dejando a un lado las actualmente explotadas por el Estado, porque este último no está sujeto a convenios ni a una duración limitada de explotación, gozando de beneficios particulares que no tienen las Compañías concesionarias.

Sin embargo, respecto a la gestión de las redes después de la guerra se impondrán los mismos deberes y las mismas reglas, tanto al Estado como a las Compañías concesionarias.

Las cinco grandes redes de que se ocupa el presente estudio son: la del Norte, del Este, de París-Lyón-Mediterráneo, de Orleans y del Mediodía.

Respecto a cada una de estas redes, en cada uno de los gráficos adjuntos se traducen, desde el año 1900, las variaciones de las cantidades correspondientes siguientes:

- Total de ingreso bruto.
- Total de los gastos de explotación.
- Total de la carga del capital.
- Total del beneficio neto ó de la pérdida.
- Total del dividendo distribuido; y
- Total de la deuda al Estado por garantía de interés.

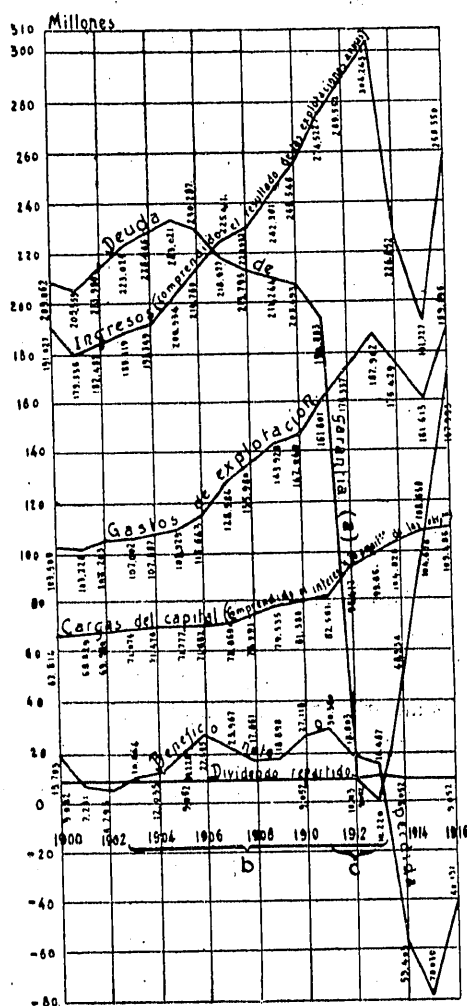


Gráfico I.—Variación de los ingresos y los gastos en la red de la Compañía del Este.

a) Comprendido los intereses al 4 por 100. En 1916 se han exigido 49.322.000 francos, lo que convierte la deuda en 217.317.000 francos.

b) En los años 1900 y 1903 a 1913 el sobrante del beneficio neto sobre los dividendos distribuidos se ha empleado, casi totalmente, en el reembolso de la deuda de garantía.

c) Reembolso al Estado de la deuda de garantía, especialmente con auxilio de un empréstito de 158.720.000 francos en la Caja de Depósitos y Consignaciones (convención del 6 Septiembre 1911).

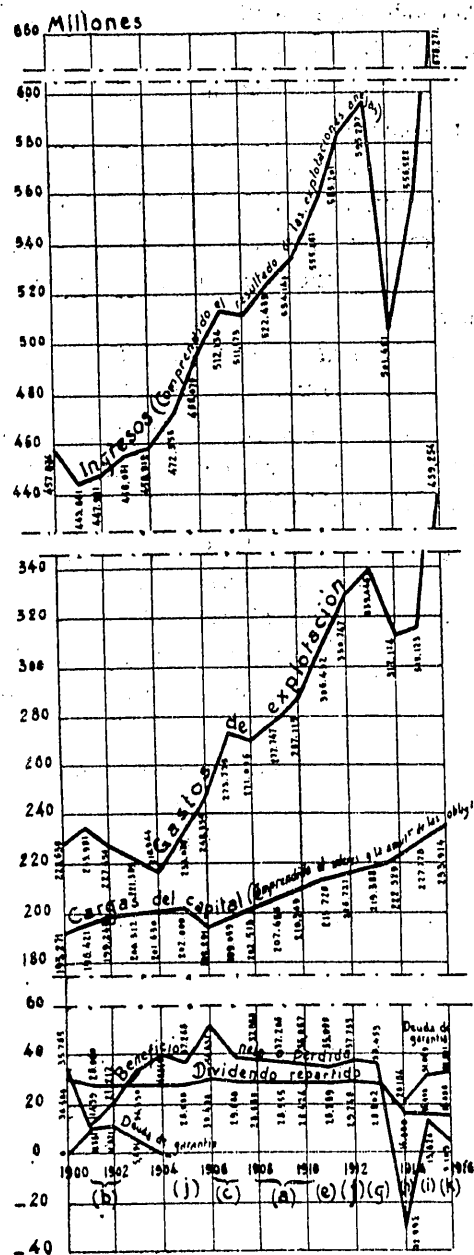


Gráfico II.—Variación de los ingresos y los gastos en la red de la Compañía París-Lyón-Mediterráneo.

a) La diferencia de 5.364.519 francos ha ido casi en totalidad a las reservas.

b) Una parte del déficit, que representa la contribución de la Compañía a la red de 1883, no ha podido ser cubierta con la garantía, pero lo ha sido por medio de emisión de obligaciones.

c) Distribución de los beneficios. El Estado ha recibido, por su participación en los beneficios, 9.620.433 francos en 1906 y 866.795 en 1907. Además, en 1906 se ha ingresado en el Montepío de retiros 8.000.000, en las reservas de los accionistas 2.400.000 y 2.000.000 en la cuenta de amortización del descubierto producidos por los atrasos de garantía de la nueva red (convención de 1897), etcétera. En 1907, 8.000.000 en el Montepío de retiros, 1.600.000 en la reserva de los accionistas, etc.

d) En 1908, 1909 y 1910, 8.000.000 en el Montepío de retiros, 800.000 en las reservas de los accionistas, etc.

e) En 1911, 7.000.000 en el idem id. y 800.000 en las idem id.

f) En 1912, 6.000.000 en el idem id. y 2.400.000 en las idem id.

g) En 1913, 6.000.000 en el idem id. y 1.600.000 en las idem id.

h) El déficit total alcanzó a 32.992.273 francos (explotación) + 16.000.000 (dividendos) = 48.992.273 francos. Se ha cubierto con 14.554.537 francos de obligaciones + 1.524.535 francos (productos particulares) + 32.437.766 francos, prestados por el Estado.

i) A los 13.620.142 francos de beneficio hay que añadir: 1.893.557 (productos particulares de los accionistas) y 379.857 francos de obligaciones emitidas.

j) Se ingresó además 8.000.000 en el Montepío de retiros y 2.000.000 para la amortización de los atrasos de garantía de la nueva red.

k) A los 5.103.501 francos de beneficios hay que añadir: 2.244.032 francos (productos particulares de los accionistas) y 8.896.498 de obligaciones emitidas.

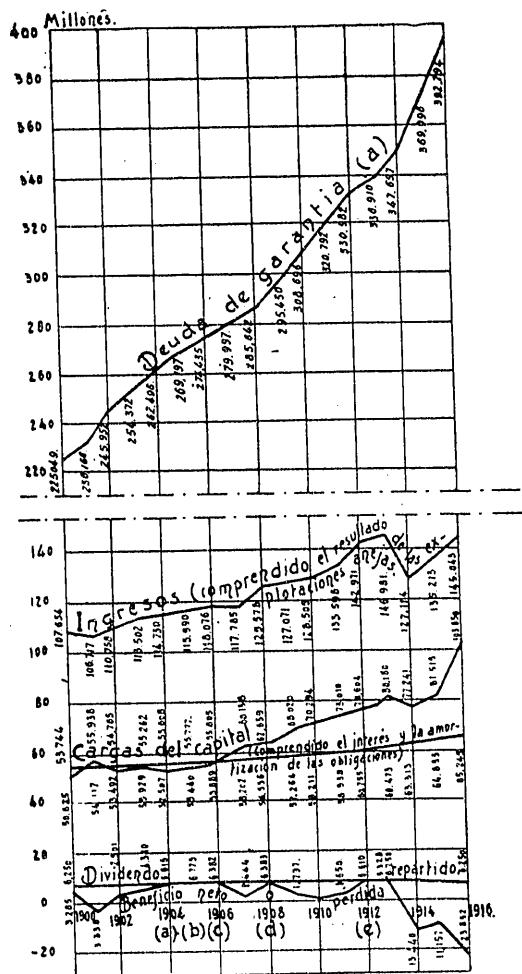


Gráfico III.—Variación de los ingresos y los gastos en la red de la Compañía del Mediodía.

- a) 365.504 francos han sido reembolsados al Estado á cuenta de los intereses de la deuda de garantía.
- b) 523.364 francos idem id.
- c) 132.157 francos idem id.
- d) 132.768 francos idem id.
- e) 359.670 francos idem id.
- f) La deuda de garantía aumenta cada año en sus intereses en un 3 por 100. En 1916 se pidieron 30.102.000 francos, lo que eleva la deuda á 422.896.000 francos.

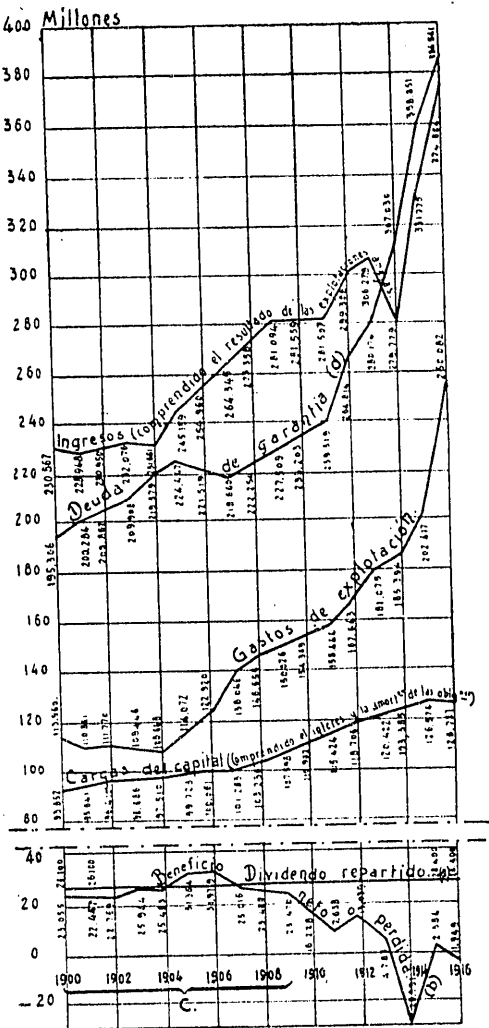


Gráfico IV.—Variación de los ingresos y los gastos en la red de la Compañía de Orleans.

- a) Comprendido 1.500.000 francos descontados de los beneficios del dominio privado en los años 1900-901-902 y 1.800.000 desde 1903.
- b) Puede añadirse al beneficio 2.318.000 francos que representan una anualidad entregada por el Estado (convención de 1883).
- c) Entre 1900 y 1909 se han hecho además abonos al Estado como reembolso de la deuda de garantía.
- d) La deuda se aumenta cada año en sus intereses al 4 por 100. En 1916 ha exigido 24.230.603 francos, lo que eleva la deuda á 408.841.000 francos.

CUADRO II

Aumento de los ingresos, gastos y cargas anuales del capital entre los ejercicios de 1901 á 1913 (ambos inclusive).
En millones de francos.

COMPAÑÍAS	Ingresos (I)		Gastos (G)		Cargas anuales del capital (C)		Deuda de garantía (D)		Variación del beneficio neto entre 1901 y 1913 — I — (G + C)
	Aumento entre 1901 y 1913	Tanto por 100 de este aumento con relación a los ingresos de 1901.	Aumento entre 1901 y 1913	Tanto por 100 de este aumento con relación a los ingresos de 1901.	Aumento entre 1901 y 1913	Tanto por 100 de este aumento con relación a los ingresos de 1901.	Aumento entre 1901 y 1913	Tanto por 100 de este aumento.	
Este	124.907.000	69,6	81.676.000	82	31.035.000	45,1	(*)	(*)	+ 9.206.000
P.-L.-M.	151.446.000	34	103.465.000	43,8	22.967.000	11,7	»	»	+ 25.014.000
Mediodía.....	40.264.000	37,7	24.242.000	43,3	7.356.000	13,6	104.744.000	41,1	+ 8.666.000
Orleans	77.331.000	33,8	70.214.000	63,3	24.781.000	25,9	79.890.000	39,9	— 17.684.000
Norte.....	102.026.000	44,2	75.408.000	58,6	20.903.000	25,8	»	»	+ 5.715.000
TOTALES	495.974.000		358.005.000		107.032.000				
Total: 435.037.000									

(*) La deuda de garantía del Este que en 1901 era de 205 millones, quedó extinguida antes de 1913.

El examen de estos gráficos hace resaltar inmediatamente los hechos siguientes:

1.º *Período de 1901 à 1913, ambos inclusive* (antes de la guerra).—El aumento de los ingresos de explotación ha sido continuo

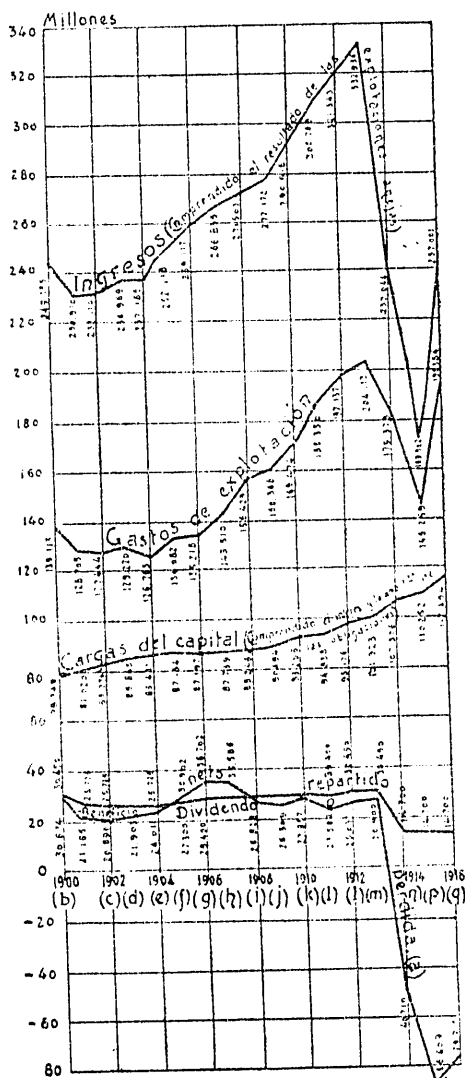


Gráfico V.—Variación de los ingresos y los gastos en la red de la Compañía del Norte (red francesa).

- a) No comprendido el beneficio de la red Norte-Belga, que se ha elevado de 5.000.000 à 12.000.000, aproximadamente, entre 1901 y 1913, y que ha permitido distribuir los dividendos indicados en el gráfico.
- b) 7.500.000 aproximadamente se han ingresado en las reservas extraordinarias.
- c) 1.000.000 ídem íd.
- d) 1.800.000 ídem íd.
- e) 4.700.000 ídem íd.
- f) 10.000.000 se han ingresado en las reservas de retiros y 503.040 en las reservas extraordinarias.
- g) 3.600.000 ídem íd. y 11.763.431 en las ídem íd.
- h) 11.600.000 ídem íd. y 2.852.165 en las ídem íd.
- i) 1.200.000 ídem íd. y 824.332 en las ídem íd. y 3.500.000 se han empleado en la renovación de máquinas ó instalaciones suprimidas.
- j) 1.200.000 ingresaron en las reservas de retiros, 1.118.121 en las reservas y 3.500.000 en la renovación de máquinas ó instalaciones suprimidas.
- k) 4.670.555 ingresaron en las reservas de retiros.
- l) 5.000.000 ídem íd.
- m) 7.000.000 ídem íd.
- n) Déficit cubierto con un empréstito del Estado (12.418.000 francos) y el resto por medio de emisión de obligaciones. Se reservó una cantidad de 5.300.000 para el arreglo de las cuentas de las líneas Norte-Belga.
- o) Déficit cubierto por medio de emisión de obligaciones. Se reservó una cantidad de 5.300.000 para el arreglo de las cuentas de las líneas Norte-Belga.

en todas las Compañías, y en 1913 alcanza un tanto por ciento muy elevado en relación con la cantidad de los ingresos del 1901 (no hemos tomado como término de comparación el ejercicio de 1900, porque fué excepcional con motivo de la Exposición Universal).

Ahora bien, al mismo tiempo y paralelamente, los gastos de explotación y las cargas del capital han aumentado, aproximadamente, en iguales proporciones, si bien que el producto neto ha variado poco y que la estancación de los dividendos ha sido casi completa, porque el mínimo sobrante de producto neto se ha empleado, bien en el pago de las deudas de garantía, bien por algunas pequeñas colocaciones en las reservas de los accionistas, bien en los Montepíos de retiros que han tenido que recibir cantidades mucho más importantes que en el pasado.

Existe en esto un hecho muy típico y no intentaremos buscar sus causas, que son de órdenes muy diferentes, pero sí es importante hacer resaltar los totales de los aumentos de ingresos, gastos y cargas entre 1901 y 1913, que resultan de las cantidades de los gráficos é indicar el tanto por ciento de estos aumentos con relación á los resultados del ejercicio de 1901 (cuadro II).

En el conjunto de estas cinco grandes redes el aumento de los ingresos entre 1901 y 1913 ha sido, por consiguiente, de francos 495.974.000 y el aumento de las cargas y gastos de francos 465.037.000, lo que da un aumento del producto neto de francos 30.937.000, ó sea un poco más del 6 por 100 de la cantidad de los ingresos, lo que evidentemente es un resultado ínfimo.

Las causas aparentes de este estado de cosas son de órdenes muy distintos y pueden agruparse en tres categorías: causas económicas, causas sociales y causas de orden técnico. Más adelante buscaremos las causas de mayor trascendencia.

Las causas económicas que intervinieron entre 1901 y 1913 son las siguientes: el alza progresiva del precio de los combustibles que se ha acentuado principalmente en los últimos años que han precedido al de la guerra; al mismo tiempo ha sufrido igualmente un alza de consideración, el precio de un gran número de materiales muy utilizados en la conservación de las vías y de las máquinas; de ello resulta que en cada red se han necesitado suplementos de gastos que se elevan á millones.

Las causas sociales del aumento de gastos han sido igualmente muchas desde hace quince años, y es de presumir que están lejos de terminar; ante el aumento progresivo del coste de la vida ha sido preciso ir aumentando poco á poco los jornales (que son con mucho los más numerosos); por otra parte, las disposiciones tomadas para asegurar el descanso semanal y varios reglamentos relativos á las horas de trabajo de ciertas categorías de agentes, han necesitado aumento de efectivos considerables, y como consecuencia gran elevación de gastos; en fin, señalaremos el nuevo régimen de retiros de 1911, que ha necesitado grandes subvenciones.

Las causas técnicas de aumento de los gastos son de órdenes muy variados y, en general, la consecuencia del aumento del tráfico: primeramente, un tráfico más intenso necesita casi fatalmente un personal más numeroso y el desarrollo del material móvil y de máquinas; por otra parte, este tráfico más intenso lleva consigo el mayor desgaste de la vía y del material, de donde mayores gastos de conservación; en fin, con el aumento del tráfico algunas instalaciones se hacen insuficientes y se imponen obras suplementarias, así como un mayor perfeccionamiento constante de las instalaciones de seguridad, lo que se traduce en nuevos gastos de primer establecimiento y, por consiguiente, en aumento de la carga anual del capital.

En resumen, hasta el momento de empezar la guerra actual, todo lo que han podido hacer las grandes redes francesas es conservar, aproximadamente, la cantidad del producto neto, á pesar del muy importante desarrollo del tráfico desde los últimos quince años, desarrollo que, según las redes, ha alcanzado en 1913 del 34 al 69 por 100 del tráfico de 1901.

(Continuará.)