

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.

LOS FERROCARRILES FRANCESES

SU SITUACIÓN PRESENTE Y SU PORVENIR

POR

J. TRÉVIERÈS

(Continuación.) (1)

Todos los aumentos de ingresos han sido absorbidos casi en su totalidad por los aumentos de gastos, cuyas causas originarias no parecen ser llamadas a desaparecer en mucho tiempo; entre estas cargas que se han hecho pesadas, existe una sobre la que es conveniente llamar la atención expresamente, porque es imprevisible y susceptible solamente de nuevos aumentos, es la carga del capital que comprende el interés y amortización de todos los gastos de la cuenta de primer establecimiento.

Si respecto á las cinco grandes redes se examinan los ingresos brutos de explotación y la carga del capital en el ejercicio de 1913, último que precedió á la guerra, se comprueba que el tanto por ciento de esta carga anual del capital con relación á los ingresos brutos varía del 30,6 al 41,8 por 100.

EJERCICIO 1913	Ingresos brutos (1).	Carga anual del capital.	Tanto por ciento de la carga anual con relación á I.
	Francos.	Francos.	Por ciento.
Este	304.243.000	99.854.000	32,8
P.-L.-M.	595.287.000	218.388.000	36,7
Mediodía	146.981.000	61.473.000	41,8
Orleans	306.279.000	120.422.000	39,3
Norte	332.936.000	101.923.000	30,6

En vísperas de la guerra comenzaba, pues, á ser muy pesada la carga del capital en todas las grandes redes; ahora bien, por el hecho de las obras complementarias que se imponen sin cesar y por las nuevas adquisiciones de material móvil, de máquinas y de mobiliario, esta carga no tiene más remedio que aumentar, y esto con tanta más rapidez cuanto más se aproxime al fin de las concesiones.

(1) Véase el número anterior.

Por razón del plazo de amortización cada vez más corto, es evidente que el porvenir de las Compañías no podría verdaderamente asegurarse más que si se pudiese descontar de un modo seguro un aumento continuo y paralelo de los ingresos, hasta el fin de las concesiones, para poder mantener el producto neto.

Ahora bien; esta esperanza no es muy razonable, aun exceptuando los incidentes extraordinarios como la actual guerra, porque se sabe que el desarrollo económico de las naciones pasa de un modo casi regular por periodos alternos, más ó menos largos, de prosperidades y de crisis.

Después de los excelentes años transcurridos desde 1900 á 1913, parecía, en efecto, probable que se preparase un periodo de crisis económica, y esta amenaza puede ser que no haya sido completamente extraña al desencadenamiento de la guerra por parte de los Imperios centrales.

Contentémonos por el momento con hacer observar el grave carácter que para el porvenir de las grandes redes francesas presenta esta carga del capital; buscaremos ulteriormente las razones de esta situación y los remedios que para mejorarla puedan prevénirse.

b) *Periodo de guerra. Ejercicios 1914-15-16.*—La guerra ha tenido inmediatamente una desastrosa influencia sobre todas las redes francesas. Sin embargo, esta influencia no ha alcanzado á todas por igual, pues si algunas, como la del Norte en particular, han sufrido mucho, otras, por el contrario, ha sido en menores proporciones, y especialmente la de París-Lyón-Mediterráneo, que, á pesar de las dificultades de los momentos actuales, ha podido mejorar su situación en 1916 y alcanzar como ingreso bruto una cantidad desconocida hasta el presente en esta red.

Las causas principales que han influido sobre el producto neto de las redes francesas desde el 1.º de Agosto de 1914, son las siguientes:

Referente á los ingresos.—Reducción considerable del tráfico del elemento civil: mercancías y viajeros, especialmente al principio de la guerra; posteriormente este tráfico ha tenido que ser reducido por razones bien conocidas.

Verdad es que un importante tráfico militar ha reemplazado al tráfico civil, pero las tarifas aplicadas no son lo suficientemente remuneradoras y todas las Compañías han solicitado la revisión.

Respecto á los gastos.—Se hace preciso investigar las causas más graves de la disminución del producto neto.

El encarecimiento continuo y actualmente considerable de todas las materias primas indispensables á los ferrocarriles: car-

bón, carriles, traviesas, aceites, etc., ha aumentado los gastos en enormes proporciones (1), y como las tarifas han quedado inmutables, el déficit era fatal y los ingresos no han podido ya cubrir los gastos de explotación ni la carga anual del capital.

El cuadro III, en donde se indican los resultados de explotación de los ejercicios 1912-13-14-15 y 16 de las cinco redes concedidas y las del Estado, hace resaltar la importancia de los dé-

ficits acusados en 1914, que por lo demás ha sido efectuada únicamente por cinco meses de guerra. Las redes del Estado, aunque no alcanzadas directamente por la guerra, son las que acusan mayores déficits, pues al final de 1916 alcanzaban en total 372 millones, cuando el de la red del Norte (de la que solamente una mitad está en explotación) se elevaba en la misma fecha á 272 millones.

CUADRO III

Déficits de los productos de las redes francesas durante la guerra (en francos).

AÑOS DE EXPLOTACIÓN	INGRESOS	GASTOS	PRODUCTOS NETOS	Cargas (Comprendido el dividendo mínimo)	SOBRANTES	DÉFICITS	
						POR AÑO	DESDE LA GUERRA
Red del Norte.							
1912.....	324.500.000	198.800.000	125.700.000	118.200.000	7.500.000	»	272.500.000
1913.....	336.000.000	206.000.000	130.000.000	122.000.000	8.000.000	»	
1914.....	223.500.000	176.000.000	57.500.000	127.000.000	»	69.500.000	
1915.....	164.500.000	141.000.000	23.500.000	130.000.000	»	106.500.000	
1916.....	242.000.000	201.000.000	41.000.000	177.500.000	»	96.500.000	
Red del Este.							
1912.....	290.500.000	175.000.000	115.500.000	105.500.000	10.000.000	»	198.500.000
1913.....	305.000.000	188.000.000	117.000.000	110.000.000	7.000.000	»	
1914.....	228.500.000	175.500.000	53.000.000	115.000.000	»	62.000.000	
1915.....	191.000.000	161.500.000	29.500.000	117.000.000	»	87.500.000	
1916.....	259.000.000	190.000.000	69.000.000	118.000.000	»	49.000.000	
Red Paris-Lyón-Mediterráneo.							
1912.....	588.000.000	332.000.000	256.000.000	246.000.000	10.000.000	»	94.000.000
1913.....	596.500.000	340.000.000	256.500.000	248.000.000	8.500.000	»	
1914.....	503.000.000	312.500.000	190.500.000	249.500.000	»	59.000.000	
1915.....	557.500.000	316.000.000	241.500.000	254.000.000	»	12.500.000	
1916.....	679.000.000	440.000.000	239.000.000	261.500.000	»	22.500.000	
Red de Orleans.							
1912.....	301.000.000	168.500.000	132.500.000	141.500.000	»	9.000.000	95.000.000
1913.....	308.500.000	182.500.000	126.000.000	143.500.000	»	17.500.000	
1914.....	281.500.000	183.500.000	98.000.000	149.000.000	»	51.000.000	
1915.....	332.000.000	202.000.000	130.000.000	150.000.000	»	20.000.000	
1916.....	377.000.000	250.000.000	127.000.000	151.000.000	»	24.000.000	
Red del Mediodía.							
1912.....	143.000.000	75.500.000	67.500.000	67.000.000	500.000	»	67.500.000
1913.....	147.000.000	80.000.000	67.000.000	68.000.000	»	1.000.000	
1914.....	127.000.000	77.000.000	50.000.000	69.500.000	»	19.500.000	
1915.....	135.000.000	82.000.000	53.000.000	71.000.000	»	18.000.000	
1916.....	145.000.000	103.500.000	41.500.000	71.500.000	»	30.000.000	
Redes del Estado (Oeste y red antigua).							
1912.....	313.000.000	279.000.000	34.000.000	121.000.000	»	87.000.000 (*)	372.000.000
1913.....	324.500.000	277.000.000	47.500.000	132.500.000	»	85.000.000 (*)	
1914.....	297.000.000	256.500.000	40.500.000	236.000.000	»	95.500.000 (*)	
1915.....	317.000.000	238.000.000	19.000.000	145.000.000	»	126.000.000 (*)	
1916.....	374.000.000	376.000.000	— 200.000	148.500.000	»	150.500.000	
TOTAL DE DÉFICITS DESDE LA GUERRA						1.099.500.000	

(*) Comprendido las cargas del capital industrial de la antigua red del Estado, valoradas en 16.324.000 anualmente.

En la totalidad de las grandes redes francesas el déficit se elevaba ya en fin de 1916 á 1.099.500.000 francos, y se presu-

(1) Es especialmente considerable la parte de gastos suplementarios debida al alza de combustibles; para indicar su importancia señalaremos las siguientes cantidades relativas á la Compañía de Orleans; el precio medio del combustible en esta red fué de 28 francos la tonelada en 1913; en 1915 se elevó á 51 y á 71 en 1916, lo que en este último ejercicio ha ocasionado un suplemento de gasto de 36 millones de francos.

me que el del ejercicio de 1917 será de cerca de 700 millones. Existe en esto una situación que ha debido remediarse desde hace mucho tiempo y que no debe prolongarse más.

En las redes del Este, del París-Orleans y del Mediodía, que aun disfrutaban de la garantía del Estado, correspondía á este último cubrir los déficits de explotación.

Respecto á las redes del Norte y del París-Lyón-Mediterráneo,

no sucede lo mismo desde fin de 1914, pues han tenido que tomarse disposiciones especiales y que han sido el objeto del art. 20 de la ley de Hacienda de 26 de Diciembre de 1914.

Según esta ley, si en las Compañías del Norte y París-Lyón-Mediterráneo existe falta de producto para cubrir todas las cargas efectivas de estas redes, *tendrán la facultad de cargar toda o parte de esta falta á su cuenta de primer establecimiento para el ejercicio 1914 y siguientes, hasta y comprendido el ejercicio siguiente á aquel en que se firme la paz.*

El comentario que acompaña á la ley precisa muy claramente las razones: expone que la supresión de los dividendos de ambas Compañías, que ya no estarían asegurados como consecuencia de la cesación de la garantía de interés, arrojaría sobre los títulos de estas Compañías un descrédito que, por lo demás, también sufriría el Estado, especialmente en lo que se refiere á la de París-Lyón-Mediterráneo, á quien reembolsa las cargas de las obligaciones emitidas por esta Compañía para facilitar al Tesoro los anticipos necesarios para la ejecución de las líneas nuevas.

Añade el comentario que para evitar este peligro es por lo que ambas Compañías han pedido la autorización para imputar á su respectiva cuenta de establecimiento, es decir, á procurarse por vía de empréstito las cantidades necesarias para equilibrar sus cuentas de explotación en las condiciones previstas por las convenciones, las que reservaban para las acciones cuando todavía existía la garantía.

a) El interés al 4 por 100 del valor nominal de la acción.

b) Una cantidad de 21 millones para el Norte (525.000 acciones de 400 francos) y una cantidad de 44 millones para el París-Lyón-Mediterráneo (800.000 acciones de 500 francos).

En fin, se creyó formalmente que estas disposiciones especiales no prejuzgarían ninguno de los incidentes que después de la guerra podrían entablarse entre el Estado y ambas Compañías, cuya respectiva situación quedaría intacta desde el punto de vista de los reglamentos ulteriores.

Gracias á esta facultad pudieron las Compañías del Norte y París Lyón-Mediterráneo hacer un empréstito recabando las cantidades necesarias para hacer frente á sus obligaciones y distribuir un dividendo á sus accionistas; pero es conveniente hacer observar la situación más desventajosa en que se encontraron estas dos Compañías relativamente á las otras tres, cuyos déficits se han cubierto con los anticipos de garantía de interés por el Estado, porque las sumas anticipadas por éste no le son reembolsadas más que con un interés simple del 4 por 100, cuando la tarifa media de interés y de amortización de las cantidades tomadas en préstamo por el Norte y el París-Lyón-Mediterráneo se elevó en 1916 á cerca del 7 por 100.

Por otra parte, las Compañías que han cubierto sus déficits con auxilio de la garantía de intereses por el Estado no reintegran su deuda, aumentada con sus intereses, más que cuando se presenten mejores tiempos, y hasta entonces no se ve aumentada su carga anual del capital; el Norte y el París-Lyón-Mediterráneo, por el contrario, soportan inmediatamente la carga anual de intereses y de amortización de las cantidades tomadas en préstamo.

El período de guerra, por consiguiente, ha gravado con grandes deudas las cinco redes concedidas y agravado considerablemente su situación económica. El porvenir de algunas de ellas se verá, como consecuencia de ello, muy comprometido si no se toma rápidamente disposiciones especiales para restablecer su situación.

Para solucionar este problema se ha sometido un proyecto de ley al Parlamento. Lo examinaremos más adelante.

III. Condiciones en que bajo el régimen de las convenciones en vigor se ha practicado la gestión de las grandes redes.—Anteriormente hemos hecho constar, que desde hace más

de cincuenta años el producto neto del conjunto de las grandes redes ha permanecido casi inmutable, á pesar de la progresión considerable de los ingresos y del enorme desarrollo del tráfico, y este resultado no ha podido todavía obtenerse más que comprometiendo el porvenir con imputaciones continuas en la cuenta de establecimiento, que ha aumentado sin cesar y no ha podido jamás ser objeto de grandes amortizaciones como consecuencia de los deficientes beneficios.

Ahora bien, dadas las convenciones en vigor, ¿hubiese convenido más á los accionistas (si los beneficios lo hubieran permitido) proceder los años prósperos á grandes amortizaciones ó saldar inmediatamente en la cuenta de explotación los gastos de establecimiento, que no hacer empréstitos y aumentar la carga del capital?

Puede responderse sin vacilación que no, y esto en virtud de dos cláusulas del pliego de condiciones y de las convenciones: las cláusulas de la reversión y la de distribución de beneficios.

En caso de reversión, la anualidad pagada por el Estado á los accionistas está en efecto señalada, según el producto medio de los cinco mejores años, entre los siete que precedan á la reversión; ahora bien, si durante algunos años prósperos una parte de los ingresos se afecta, bien á gran amortización ó bien á saldar directamente gastos imputables á la cuenta de establecimiento, el producto neto de estos ejercicios resultaría disminuido, sucediendo otro tanto á la anualidad de reversión.

Por otra parte, procediendo á grandes amortizaciones se perjudicaría el porvenir, puesto que si á los años prósperos que permitieron hacer esas amortizaciones sucediesen otros nuevamente prósperos, se llegaría mucho más deprisa á la distribución de los beneficios con el Estado, y esto debido al abandono de cantidades que hubieran podido volver á los accionistas.

Se ve, por consiguiente, que aunque la situación económica de las Compañías de ferrocarriles les hubiese permitido dirigir su gestión conforme con las prudentes reglas de todos los negocios industriales, esto habría sido con posible detrimento de los accionistas, por el hecho de las cláusulas de las convenciones en vigor.

Tales condiciones no estaban, por lo demás, hechas para interesar vigorosamente á las Compañías á una gestión arriesgada, precisamente comercial ó industrial, de las redes y á incitarlas por medio de un inmenso esfuerzo á conseguir de ellas el mayor rendimiento posible.

Hasta el momento de la guerra las grandes redes francesas han llevado una existencia bastante difícil y algo alarmante respecto al porvenir; por este hecho no han podido estar siempre á la altura de todas las necesidades del comercio y de la industria, y como prueba de ello puede citarse las varias crisis de transportes que han sucedido y que han originado graves reclamaciones.

Ahora bien, dado que el aumento considerable de los ingresos entre 1901 y 1913 no ha producido aumento real del producto neto, cabe preguntar, si, aparte de las causas aparentes antes indicadas, ¿no eran ya las redes apenas suficientes en 1900 para las necesidades y si, como consecuencia de ello, han tenido que hacer frente al aumento del tráfico en las más difíciles condiciones, resultando por este hecho más costoso que productivo?

Si no hubiese sucedido así no es posible comprender cómo con los perfeccionamientos constantes de los métodos, de la organización y del material no se ha podido contrabalancear el aumento de ciertos gastos y mantener el coeficiente de explotación á un nivel menos elevado que el alcanzado en 1913 (1).

(Continuará.)

(1) La media de los coeficientes de explotación de las cinco grandes redes concedidas ha pasado desde 1906 á 1913 del 50,62 por 100 al 58,66, ó sea un aumento medio anual del 1 por 100.