

Estadísticas ferroviarias

En el encabezamiento de una obra recientemente publicada sobre el problema de los ferrocarriles españoles, se reproducía el conocido aforismo de Goethe:

"A menudo se afirma que los números rigen el mundo. Ciertamente que los números muestran cómo es regido."

Algo habría que añadir acerca de la forma de interpretar los números, porque cosa tan objetiva como son cifras y coeficientes, sirven muchas veces de base

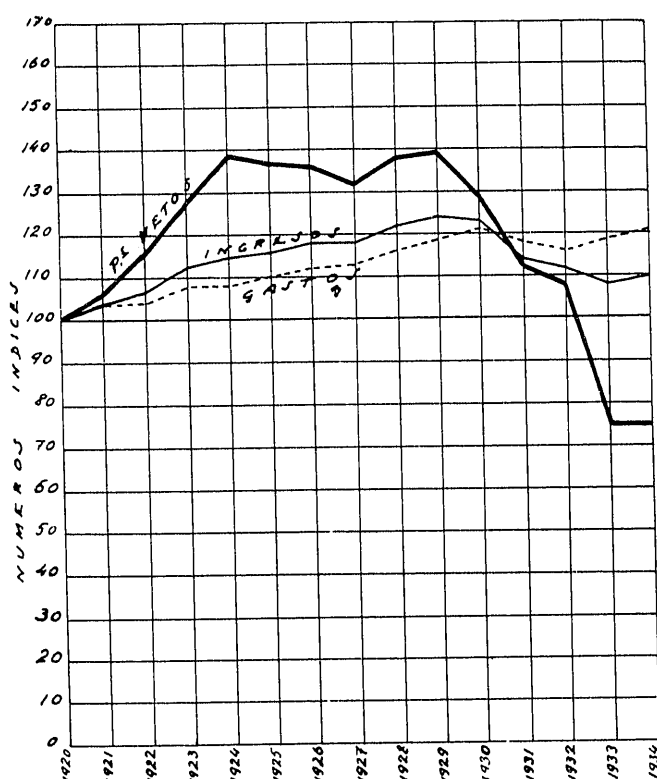


Fig. 1.ª — Curvas de números índices de ingresos, gastos y productos netos de la explotación de la red ferroviaria española, con relación a 1920 = 100.

común para la construcción de razonamientos contradictorios sobre el mismo tema. Ello depende, ciertamente, de la manera de presentar aquellos números y de buscar relaciones entre los mismos para "obligarlos a decir" lo que se propone quien los maneja. Pero al decir esto, no pretendemos contradecir al eminente filósofo citado, puesto que precisamente buscamos acogernos a su autoridad para justificar estas notas; pretendemos únicamente prevenir a nuestros lectores de que sólo aspiramos a ilustrar un aspecto parcial del complejo problema ferroviario nacional, relacionando algunos datos estadísticos, de todos conocidos, para poner en evidencia dicho aspecto de las explotaciones.

Hemos recogido en la figura 1.ª las curvas de variación de los números índices de ingresos, gastos y productos netos de la red ferroviaria española, tomados con relación a 1920 = 100. A partir de esta fecha y hasta 1924, vemos que aumentan los tres números

índices guardando entre sí una relación perfectamente lógica, dadas las características del servicio ferroviario. Al crecer los ingresos aumentan también los gastos, pero en menor proporción; porque cuanto mayor sea el transporte, mejor debe ser el rendimiento. El índice de productos netos crece, lógicamente, con mayor rapidez que ninguno.

De 1924 a 1929 los índices de ingresos y gastos crecen paralelamente de una manera bastante regular, y el índice de productos netos se mantiene sensiblemente constante. A partir de este año decrecen los ingresos y al no poderse comprimir los gastos (por influencias ajenas a la administración de las explotaciones que detienen y llegan a anular la reducción de aquellos gastos, iniciada con un año de decaje a la caída de los ingresos) los productos netos bajan vertiginosamente. Confirman estas curvas un hecho que no descubrimos en este momento: la crisis de las explotaciones, iniciada por una contracción del tráfico, se ha agravado por la imposibilidad de reducir los gastos de acuerdo con el ritmo de dicho tráfico.

La figura 2.ª nos permite comprobar cómo el crecimiento de los rendimientos de las explotaciones ha sido mucho más acusado en los impuestos que percibe

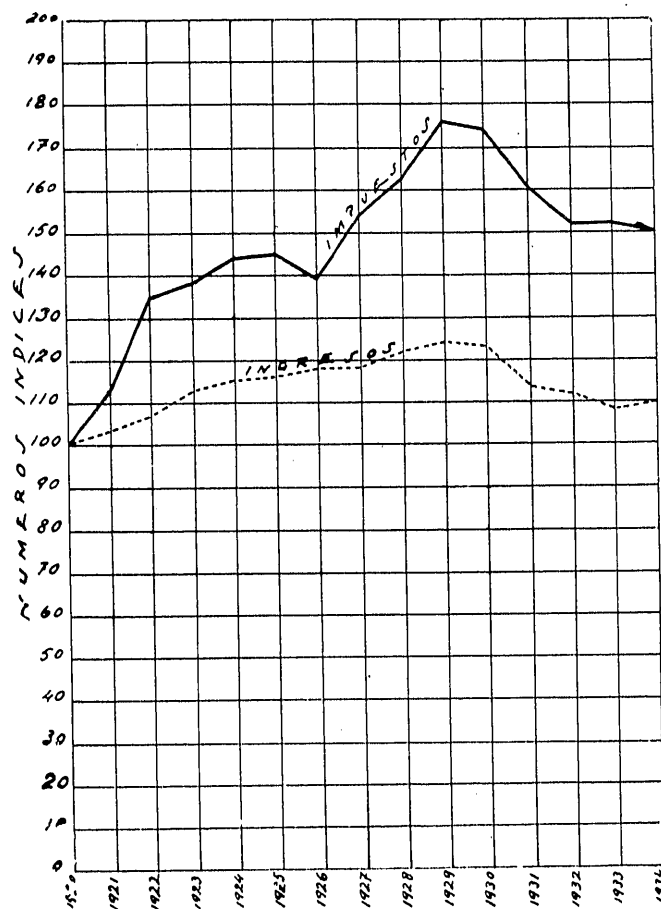


Fig. 2.ª — Curvas de números índices de ingresos para las Compañías y de impuestos percibidos por el Estado, con relación a 1920 = 100.

el Estado que en los partícipes de las Compañías. Consecuencia natural de una política que dice considerar como primordial en los transportes ferroviarios su aspecto de servicio público, para utilizarlos en la práctica como una fuente de ingresos.

Sin pretender entrar en el examen de la técnica del impuesto de utilidades, que nos daría la explicación de muchas cosas, hemos reproducido en la figura 3.^a las curvas de variación de los números índices de productos netos de las Compañías y de recaudación por el mencionado impuesto, sin otra finalidad que la de presentar un resultado paradójico. De 1920 a 1924, puede considerarse lógico que la recaudación por utilidades crezca con los productos netos y más de prisa que éstos; pero a partir de la última fecha, es absurda la marcha relativa de ambas curvas, creciendo rápidamente la recaudación por utilidades mientras los productos netos se mantienen sensiblemente constantes hasta el año 1929, para decrecer después ambos, quedando los números índices respectivos en 155 y 75 para el 1934. Pero donde resalta más claramente la paradoja del crecimiento de la recaudación del Estado por utilidades, contemporáneamente con la anulación de éstas para las Compañías, es en la figu-

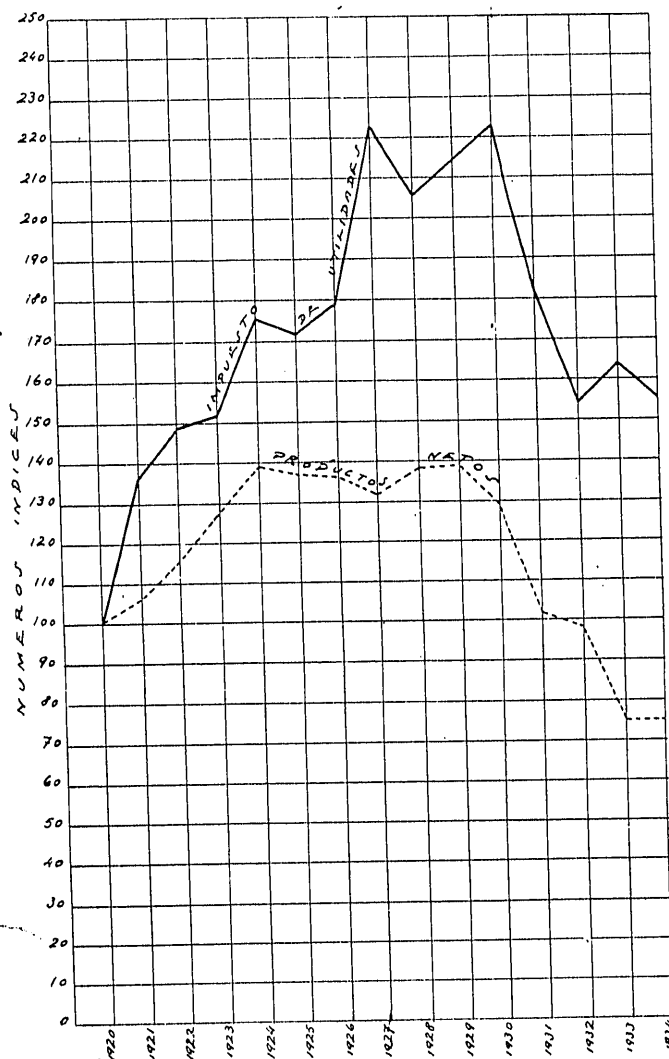


Fig. 3.ª — Curvas de números índices de productos netos de las Compañías que explotan la red ferroviaria española y de recaudación por impuesto de Utilidades de las mismas, tomadas con relación a 1920 = 100.

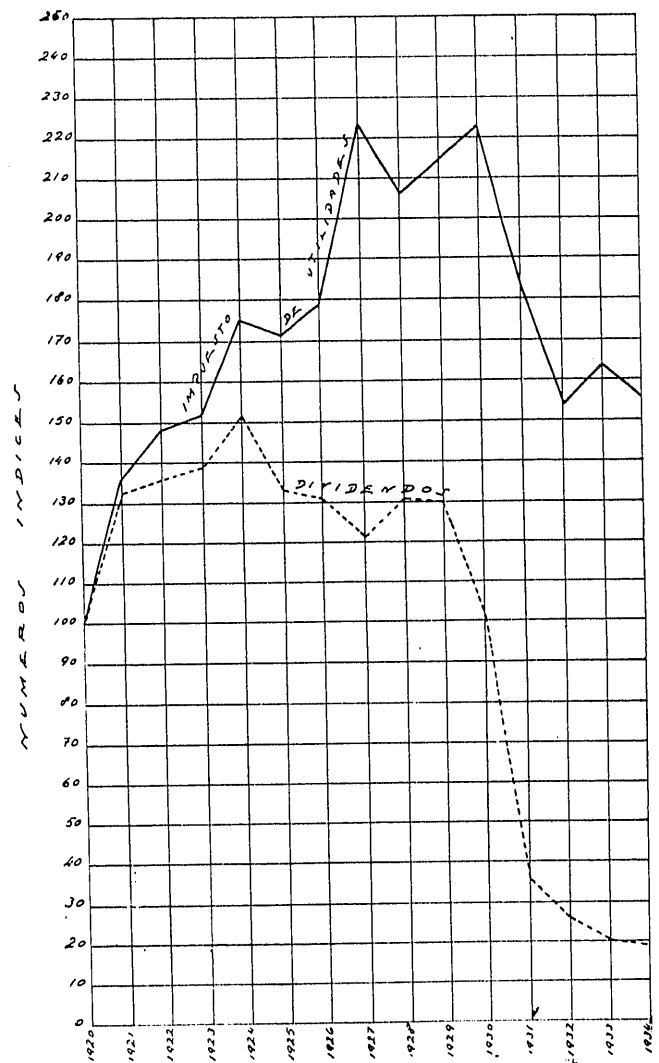


Fig. 4.ª — Curvas de números índices de dividendos repartidos por las Empresas ferroviarias y de recaudación por impuesto de Utilidades cobrado a las mismas, tomadas con relación a 1920 = 100.

ra 4.ª, en que se comparan las curvas de variación de los números índices relativos a la mencionada recaudación por utilidades y a los dividendos repartidos por las Empresas. Comparación más expresiva que la recogida en la figura 3.ª, porque, como es sabido, para el cálculo del impuesto de utilidades son deducibles las cargas financieras que figuran englobadas en los productos netos.

Al presentar estos datos, de todos conocidos, en la forma expuesta, sólo pretendemos ilustrar de una manera expresiva un aspecto de las complejas relaciones que existen entre el Estado y las Compañías ferroviarias. Mañana, u otro día, veremos publicadas otras estadísticas sobre otros aspectos parciales de la cuestión, de cuya consideración exclusiva podrán deducirse múltiples consecuencias. Es difícil hacerlo con fortuna si se tratan de deducir consecuencias de carácter general teniendo por base estadísticas que se concreten a un aspecto parcial de la cuestión; pero todas las estadísticas son útiles y respetables mientras estén construidas con datos veraces. Para que puedan servir al lector deseoso de formar buen juicio, quedan aquí nuestros datos. Para que no se nos tache de parciales, quedan sin comentarios.

Carlos BOTÍN,
Ingeniero de Caminos.