

REVISTA  
DE  
CIENCIAS ECONÓMICAS

---

PUBLICACIÓN MENSUAL

DEL

Centro Estudiantes de Ciencias Económicas.

---

DIRECTOR:

ROBERTO A. GUIDI

---

---

AÑO II

NÚM. 14

AGOSTO DE 1914



DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

1835 - CALLE CHARCAS - 1835

BUENOS AIRES

## **UTILIDAD DE LOS FERROCARRILES Y SU INFLUENCIA ECONÓMICA Y SOCIAL**

---

Es este un tema de tal trascendencia e importancia que sería inútil empeño quererlo desarrollar en un corto artículo. Muchas y muy meditadas páginas serían necesarias.

Al encabezar estas líneas con el epígrafe que llevan no he tenido otro propósito que el de señalar un aspecto, muy importante, de la grandiosa institución de los caminos de hierro, sobre el que muy someramente voy a indicar algunas ideas.

Los ferrocarriles, o sean los caminos de hierro con tracción mecánica, vinieron a perfeccionar los transportes terrestres que primitivamente se hacían por caminos ordinarios y con tracción animal y que sólo en contadísimos casos y distancias muy cortas tenían lugar, desde pocos años antes de la invención de la locomotora, sobre caminos de madera y de hierro, por haber encontrado en esta solución una disminución considerable de resistencia al arrastre.

Pero lo que en sus comienzos no pudo preverse nunca es el grado de desarrollo y fomento de la producción mundial a que habían de dar lugar los ferrocarriles.

¿Cuáles han sido, en su esencia, las causas, creadas por el ferrocarril, de este imponente desarrollo? Puede decirse que han sido: 1º., el abaratamiento del transporte; 2º., la rapidez del mismo; 3º., la *capacidad* considerable de las vías férreas.

La reducción de precio ha sido, según Bricka, de más de tres cuartas partes, pero en muchos casos ha sido aún mayor. En cuanto a la velocidad, resultan incomparables

las actuales, sobre todo para grandes recorridos, con las escasísimas que sólo podían obtenerse sobre los caminos ordinarios y con tracción animal. En cuanto a la capacidad, es asimismo imposible hallar punto de comparación entre el transporte por diligencias y carretas y el que puede alcanzarse sobre dobles o cuádruples vías con locomotoras que desarrollan más de 2.000 caballos de potencia y esfuerzos de tracción de más de 12.000 kilogramos.

Estas son las que podríamos llamar utilidades directas del ferrocarril, las cuales dan lugar a las indirectas, que pueden resumirse en el *crecimiento considerable de la prosperidad general*.

A la agricultura le proporciona el ferrocarril fácil salida a sus productos, con la ventaja de poder colocarlos en extenso radio y en poco tiempo. Por otra parte, le facilita los abonos desde largas distancias, con lo cual se fomenta a su vez la producción, correspondiendo a la demanda, que aumenta, al crecer con el ferrocarril la zona de abastecimiento.

A la industria le proporciona el ferrocarril las primeras materias, permitiendo que los centros *productores* se puedan establecer muy lejos de donde se extraen las primeras materias de que se nutren, lo cual puede ser muy conveniente por razones de diversa índole, y también de los centros de consumo de los géneros elaborados, facilitando así el establecimiento de las fábricas que, al aumentar su producción por el mayor campo de colocación de sus productos, disminuyen sus gastos generales en beneficio del producto elaborado, que por su mayor baratura es más solicitado.

Los ferrocarriles vienen a *nivelar* los sobrantes y las faltas de ciertas mercancías. ¿Qué haría una región riquísima en minerales de hierro si no tuviera medio de comunicación con regiones hulleras? ¿Qué harían éstas si no tuvieran vías de comunicación para llevar el carbón, alma de la industria, a otras regiones donde es indispensable para la elaboración de otros productos?

Frente al caso límite en que dos regiones tengan cada una los elementos complementarios de la otra, en las cuales no puede *hacerse por lo tanto trabajo ni producirse valor alguno* sin la indispensable vía de comunicación, puede presentarse el caso opuesto de regiones en las cuales, por po-

derse satisfacer en cada una todas las necesidades locales con los elementos propios, las vías de comunicación serían innecesarias. Pero este segundo caso no se presenta. Podrá, a lo sumo, parecer que existe por hallarse *dormidas* o *inactivas* ciertas energías; pero, si la vía de comunicación se establece, nacen y crecen las necesidades, despertando y activando los elementos de trabajo y producción como sucede al establecer ferrocarriles en países nuevos, no explotados industrial ni comercialmente todavía.

Desde el punto de vista de la economía política general, si se compara un antiguo transporte de un cierto número de toneladas de determinada mercancía, entre dos puntos, por camino ordinario, con el mismo transporte por ferrocarril, como por éste es más *barato*, la diferencia que *ahorra* el ferrocarril es una *pérdida* para la economía política general, puesto que, en definitiva, es un menor valor de la mercancía.

Pero precisamente esta diferencia es *un margen* que puede aprovecharse, *bien para aumentar la cantidad de mercancía* transportada, bien para emplearla en *nuevos transportes*, y de aquí *el fomento* en el transporte y como consecuencia en la producción.

El transporte es, en esencia, un trabajo que si no es directamente productivo, aumenta sin embargo el valor de los objetos transportados.

Quando desde un punto se envía a otro una mercancía, es siempre para cambiarla por otra que tenga el mismo valor intrínseco que la primera, *más el gasto de transporte*. Esta otra mercancía suele estar sustituida por el dinero, que se presta a todos los intercambios.

Para crear *un valor* por medio del trabajo es necesario que exista *la necesidad* de lo elaborado, pues de otro modo el producto carecería de valor. El objeto elaborado aumentará o disminuirá de valor en general, según aumente o disminuya de intensidad la necesidad que haya inducido a elaborarlo. Elaborado un producto en una región, pueden existir otras en las que *la necesidad sea mayor o menor*. En el primer caso, el artículo podrá soportar el transporte; en el segundo, no.

En general, *el gasto de transporte* expresa el *aumento* de valor del género transportado, toda vez que, si *no va*

*liera más* en el destino que en el origen, no se transportaría.

Por lo tanto, desde el momento en que un artículo soporta los gastos de un transporte a un cierto destino, es porque puede ser *colocado* en este destino más ventajosamente que en el de origen, y esta *nueva* colocación que procura el ferrocarril a grandes distancias puede determinar un aumento de producción y ésta un aumento de trabajo que, como nada se crea, debería hallarse latente o inactivo. Se consigue, pues, despertarlo, ponerlo en actividad.

Toda vez que, según acabamos de ver, el precio del transporte constituye un *aumento* del valor de los objetos transportados, ¿qué utilidad prestan a la economía política general los ferrocarriles? La contestación no es dudosa. Esta utilidad viene representada por los *ingresos brutos* del ferrocarril, puesto que éstos están formados por la *suma* de los precios de transporte de todos los géneros transportados, que han aumentado de valor al pasar de una localidad a otra.

Claro está que, antes de los ferrocarriles, los transportes terrestres por vías ordinarias representaban asimismo una utilidad a dicha economía general, pues también, como ahora, los precios de transporte aumentaban el valor de los objetos transportados.

Podría creerse, pues, a primera impresión, que la ventaja obtenida para la economía política por los ferrocarriles debe hallarse representada por la diferencia entre los ingresos brutos actuales de los ferrocarriles y los que antes de éstos representaban los transportes por caminos ordinarios, y sin embargo no es así, y con seguridad puede decirse que la utilidad, bajo este aspecto de los ferrocarriles, viene representada por una cantidad *mayor* que sus ingresos brutos actuales anuales, que pueden evaluarse, cuando menos, en 30.000 millones de francos.

La explicación es sencillísima. Si antes se podía transportar un género desde un punto *a* hasta *b*, separados por caminos ordinarios *x* kilómetros, porque este género podía soportar el aumento de valor que representaba dicho transporte y suponemos que éste fuese el radio máximo de la zona de abastecimiento, es evidente que al pasar por *a* un ferrocarril, con el mismo precio de transporte puede llegar el género hasta un punto *c*, situado de *a* a una distancia

igual a un cierto número de veces  $x$  (tantas veces cuantas sea más barato el precio por kilómetro por ferrocarril que por camino ordinario). Pero también es cierto que con el mismo gasto se puede transportar el género, parte sobre el ferrocarril en la dirección  $a$   $c$ , y parte sobre camino ordinario, y esta parte sobre camino ordinario será tanto mayor cuanto menos recorra sobre el ferrocarril. Resulta de aquí que los transportes que el ferrocarril ha fomentado *no dejan en el ferrocarril todo el gasto de transporte*, pues una parte, que puede ser muy importante en ciertos casos, se la llevan los transportes adyacentes sobre camino ordinario, que se utilizan *como complemento* del ferrocarril, sobre todo los transportes fluviales y marítimos, que en combinación con el ferrocarril tienen importancia mucho mayor.

Se comprende, pues, claramente que no son sólo los ingresos brutos del ferrocarril los que hay que tomar como minuendo para determinar la diferencia con los ingresos de los antiguos transportes por camino ordinario, sino hay que añadir a aquéllos todos los que en los transportes mixtos corresponden a caminos ordinarios con tracción animal o mecánica, sobre todo a las vías fluviales y marítimas, deduciéndose de aquí que dicha diferencia es mayor que los ingresos brutos de los ferrocarriles, como hemos dicho antes.

Todo lo que hasta aquí hemos apuntado se ha referido a las mercancías.

Pero ¿qué duda cabe que el tráfico de viajeros por ferrocarril fomenta en grado sumo la producción de la riqueza? El contacto frecuente con forasteros y extranjeros, el fácil cambio de ideas, el mejor conocimiento de los lugares que puede tenerse hoy día perdiendo muy poco tiempo en el transporte, utilizando muchas veces las noches para efectuar los viajes, son condiciones que se han logrado gracias al ferrocarril. Y es indudable que los viajes desarrollan energías, despiertan el espíritu de empresa y fomentan las relaciones comerciales e industriales, y todo ello ha de dar, como necesaria consecuencia, un aumento de transacciones y de producción en beneficio de la economía política general.

El que hace un viaje para tratar verbalmente un negocio hay que suponer que es porque lo que piensa obtener

vale los gastos del viaje y que los objetos que se cambian luego, al llevar a la práctica el negocio, podrán soportar este gasto.

Las ventajas que para la economía política general han reportado los ferrocarriles son, pues, enormes. Pero ¿si los grandes capitales que se han invertido en los ferrocarriles se hubiesen empleado en otras instalaciones de producción, no podría haber sido más favorecida la economía general?

Un corto raciocinio nos conducirá a la respuesta.

Si admitimos que no hubiese ferrocarriles, los transportes terrestres quedarían limitados a los pequeños círculos de abastecimiento que cada centro productor tendría por caminos ordinarios. En estas condiciones, sin poderse abastecer de primeras materias más que dentro de un reducido círculo, sin poder distribuir los géneros elaborados más allá de una corta distancia, es evidente que sería *muy difícil* establecer instalaciones de producción, por falta de unos u otros elementos, e imposible dar a los que pudiesen instalarse alguna importancia, porque no podrían distribuir sus géneros más que a distancias muy cortas.

Puede afirmarse, pues, que no sólo no hubiesen producido tanta ventaja a la economía general los capitales invertidos en los ferrocarriles si lo hubiesen sido en otras instalaciones de producción, sino que ni tan siquiera hubiera habido posibilidad de emplear en otras instalaciones los 280.000 millones de francos en que puede valuarse el capital de establecimiento de los ferrocarriles del mundo.

Desde el punto de vista social, los ferrocarriles, por el fomento que han producido en la riqueza, han causado una verdadera revolución, transformando la vida, haciendo circular y repartiendo la riqueza y desarrollando la civilización general de los pueblos. ¿Cómo, sin ellos, podrían explotarse esa inmensidad de minas, riqueza de regiones enteras, ni podrían sostenerse millares y millares de importantísimas fábricas? ¿Cómo llegar al intercambio de productos distribuyendo por el continente entero los naturales o elaborados de una región determinada sin alcanzar precios fabulosos por el transporte?

¡Cuánta energía puesta en actividad, cuánto trabajo fecundo para el progreso de los pueblos!

La idea más clara de su importancia social puede darla

la hipótesis de que desaparecieran los ferrocarriles y volvieran los tiempos de los transportes por caminos ordinarios con tracción animal.

¿Es posible formarse, ni idea tan siquiera, de lo que habría de ocurrir? Se produciría la despoblación de regiones industriales, el abandono de otras, la ruína de la inmensa mayoría de industrias, sobre todo de las más importantes, la paralización de energías y de trabajo que habrían de volver otra vez en gran parte al estado latente. Sólo volviendo la vista atrás y pensando en lo que era la vida hace sesenta y cinco años, se alcanza a comprender el gigantesco paso que ha dado la humanidad desde que se establecieron los ferrocarriles.

Lo que la prensa hace para el progreso intelectual de los pueblos, hacen los ferrocarriles para su progreso material. Son la clave de la civilización.

EDUARDO MARISTANY.

---