

# Revista

de

# Ciencias Económicas

---

Publicación mensual del Centro Estudiantes de Ciencias Económicas

---

Director:

**Italo Luis Grassi**

---

Administrador:

~~Miguel G. Di Cio~~  
*Juan Delbores*

Secretario de Redacción:

**Jacobo Waismann**

Redactores:

**Mario V. Ponisio - Mauricio E. Greffier - Rómulo Bogliolo**  
**Mario R. Natta - Agustín A. Forné - Dívico A. A. Fürnkorn**

---

Año III

Mayo de 1916

Núm. 35



DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

1835 - CALLE CHARCAS - 1835

BUENOS AIRES

## Ideas y comentarios

\ El desarrollo  
 de los ferrocarriles  
 en la  
 república Argentina
 
 No es posible discutir la importancia que tienen las vías de comunicación para el desarrollo del comercio, de las industrias y de la misma civilización, por el contacto íntimo que se establece entre los pueblos. De entre estas vías de comunicación, los ferrocarriles ocupan un lugar prominente, y, su desarrollo, marca generalmente el grado de adelanto alcanzado por un país. Inútil es que un pueblo posea grandes riquezas si carece de ferrocarriles y demás medios de comunicación, que permitan poner a esas riquezas en situación de ser consumidas. La república Argentina ha sido favorecida con innumerables riquezas naturales y su privilegiada situación geográfica permite una fácil comunicación con el resto del mundo. Tropieza, en cambio, con los inconvenientes propios de un reducido sistema de caminos carreteros y de una red de ferrocarriles insuficientemente desarrollada, circunstancias que encarecen los fletes y nos colocan, para determinados productos, en condiciones desventajosas.

Si consideramos cifras absolutas, vemos que nuestra república, por la extensión de las vías férreas, ocupa el noveno lugar en el mundo; pero, estas cifras absolutas, nada nos dicen. Es necesario determinar la relación que existe entre la extensión de los ferrocarriles y la superficie del país; esta relación o coeficiente es el que, verdaderamente, indica la real situación de la república Argentina, en materia de vías férreas. Procediendo de este modo, obtenemos los siguientes datos:

Vías férreas por kilómetro cuadrado de superficie

	<u>K.m.</u>		<u>K.m.</u>
1 Bélgica	29.40	9 Austria Hungría	6.62
2 Luxemburgo	20.06	10 Italia	6.—
3 Gran Bretaña	11.98	11 Turquía europea	5.53
4 Suiza	11.56	12 Estados Unidos	4.30
5 Alemania	11.41	13 Portugal	3.35
6 Países Bajos	9.65	14 Suecia	3.14
7 Francia	9.55	15 España	2.99
8 Dinamarca	9.46	16 Rumania	2.60

	Km.		Km.
17 Japón, inclusive Corea	1.48	31 Egipto	0.57
18 Uruguay	1.47	32 Sud Africa	0.57
19 Grecia	1.46	33 Canadá	0.42
20 Ceylan	1.39	34 Australia	0.41
21 Méjico	1.24	35 Brasil	0.26
<b>22 Argentina</b>	<b>1.20</b>	36 Perú	0.23
23 Rusia	1.13	37 Ecuador	0.18
24 Indias inglesas	1.09	38 Rusia asiática	0.10
25 Serbia	1.06	39 Bulgaria	0.10
26 Noruega	0.96	40 Venezuela	0.10
27 Terranova	0.85	41 Paraguay	0.10
28 Chile	0.76	42 China	0.09
29 Argelia y Túnez	0.60	43 Bolivia	0.09
30 Cochinchina	0.58	44 Colombia	0.08

Entre nosotros han existido y existen aun, muchos inconvenientes para el desarrollo de las vías férreas. En primer lugar, experimentábamos falta de capitales; fué necesario que los capitales extranjeros emigraran a la Argentina. Para que esto sucediese, nuestro gobierno tuvo que ofrecerles diversos alicientes, entre los cuales, la garantía de un interés mínimo. Obtenido el capital, era necesario conocer el país, traer los elementos de instalación y de explotación, y hasta la misma mano de obra, que era escasa o incompetente. Además, faltaba, como aun falta, el combustible, que es una de las causas del encarecimiento de los fletes. Todas estas dificultades fueron vencidas y, los ferrocarriles argentinos progresaron rápidamente, concurriendo en esta forma al desarrollo general del país.

Tenemos capitales nacionales que, desgraciadamente, son reacios a las inversiones industriales y prefieren la ganadería y la agricultura, cuando no el reducido interés que abonan las instituciones bancarias. Elementos de explotación y de instalación han sido construídos en la república Argentina, con todo éxito. El combustible permanece siempre como el principal obstáculo al desarrollo de las vías férreas, obstáculo que podrá salvarse mediante la utilización del petróleo argentino, una vez que nuestro gobierno haya resuelto hacer una explotación racional, lo que es poco probable, dadas las características predominantes en las industrias oficiales.

Si grandes fueron los inconvenientes con que hubo de tropezar el desarrollo de los ferrocarriles, no menos grandes fueron los beneficios que produjeron al país; las zonas que atraviesa el riel, se convierten en ricas regiones productoras y, allí donde se alza una estación, surge una aldea, hoy; mañana gran ciudad, futuro emporio comercial e industrial. El ferrocarril, en nuestro país, fué uno de los principales agentes que contribuyeron a la formación y consolidación de la unión nacional, pues vinculó estrechamente las distintas provincias que componen nuestra nación.

El incremento que adquieren los ferrocarriles en nuestro país, lo demuestra el siguiente cuadro:

Años	Líneas		Capitales invertidos		Pasajeros		Cargas		Entradas		Gastos	
	Kms.	Aumento %	Pesos oro	Aumento %	Unidades	Aumento %	Toneladas	Aumento %	Pesos oro	Aumento %	Pesos oro	Aumento %
1865	249	—	5.379.898	—	747.684	—	71.571	—	563.134	—	438.961	—
1870	732	193.97	18.835.703	250.11	1.948.585	160.68	274.501	283.50	2.502.569	344.40	1.356.252	208.90
1875	1.956	167.21	40.990.210	117.62	2.597.103	32.33	660.905	140.76	5.178.613	106.93	3.039.707	121.91
1880	2.516	28.63	62.964.486	53.60	2.751.570	5.94	772.717	16.91	6.560.417	26.68	3.072.185	2.—
1885	4.503	78.97	122.643.671	94.77	5.587.299	103.05	3.050.408	294.77	14.298.681	117.95	8.616.201	180.46
1890	9.432	109.46	321.263.769	161.94	10.069.606	80.22	5.420.782	77.70	26.049.042	82.17	17.585.406	104.09
1895	14.116	49.66	484.780.681	50.90	14.573.037	44.02	9.650.272	78.02	26.394.306	1.32	13.846.464	27.—
1900	16.563	17.32	530.819.674	9.08	18.296.422	25.55	12.659.831	31.19	41.401.348	56.86	23.732.754	71.40
1905	19.794	19.50	626.651.570	18.05	26.635.211	45.58	22.409.995	77.09	71.594.919	72.92	39.396.094	66.—
1910	27.994	41.42	1.042.170.418	66.30	59.711.462	124.17	33.606.626	49.96	110.941.406	54.95	65.929.627	67.35
1915	33.973	21.36	1.342.500.000	28.81	67.800.000	13.56	34.662.000	3.14	126.597.000	14.11	79.254.000	20.21

En general, podemos observar cierta uniformidad en el aumento de los diversos elementos comprendidos en el cuadro anterior. En sus comienzos, el porcentaje de incremento, tiene que ser forzosamente mayor que en los últimos años, pues las zonas a explotar con las redes ferroviarias eran mayores y en mejores condiciones que las de la actualidad.

A medida que el ferrocarril se interna en el territorio de la república, su desarrollo debe ser más lento, pues atraviesa regiones poco pobladas y de una producción reducida, cuyo aumento recién se ha de iniciar con el establecimiento del camino de hierro.

No siempre las entradas y los gastos guardan uniformidad con el aumento del capital y extensión de la línea. El capital invertido rinde el máximo, cuando la línea es explotada en su totalidad; pero, llega un momento en que, por el enorme incremento del tráfico, es necesario extender más las líneas, y entonces el aumento de las entradas no corresponde al de los capitales, y esto por la razón de que el tráfico, excesivo para las líneas anteriores, es reducido para las actuales. Generalmente, en los períodos correspondientes a los primeros aumentos del capital invertido, y, por consiguiente, del material de explotación y de la longitud de las líneas, el rendimiento crece en proporción mínima. Tanto las entradas como el tráfico de pasajeros y cargas, obedecen, en sus alternativas de aumentos y disminuciones, a causas distintas del engrandecimiento o merma del capital o de las líneas. Una cosecha de rendimiento excepcional; una fuerte corriente inmigratoria; un suceso extraordinario, como el del centenario, en 1910, son elementos que contribuyen al aumento del tráfico y, por consiguiente, de las entradas. Las malas cosechas producen un efecto inverso, mientras que una corriente emigratoria produciría también un aumento.

La república Argentina debe, en materia de ferrocarriles, tratar de extender lo más posible sus líneas, y abaratar los fletes, a fin de facilitar la explotación de las riquezas naturales, que continúan abandonadas como consecuencia del costo excesivo de los transportes, lo que hace imposible la competencia con los productos extranjeros, hasta en nuestros mismos mercados nacionales.

En este sentido, el gobierno ha desarrollado una acción concorde con la de los ferrocarriles particulares, iniciando la construcción de vías férreas, cuyo rendimiento habrá de ser, en sus comienzos, casi nulo, por tratarse de ferrocarriles de fomento. En el año 1912 las líneas de propiedad del estado alcanzaban a 4.033 kilómetros, o sea el 12.81 o/o del total de entonces, que era de 31.460 kilómetros.

Han contribuido, también, al desarrollo de las líneas férreas, las numerosas facilidades ofrecidas por nuestro gobierno a las diversas empresas extranjeras, que deseaban invertir sus capitales en estas grandes empresas de transporte. Exención de impuestos, franquicias aduaneras, concesiones de tierras, etc., son algunas de las muchas facilidades acordadas.

Todo hace creer que, a medida que se desarrollan nuestra población y nuestras industrias, han de desarrollarse también los ferrocarriles.

les, permitiendo la fácil colocación de los productos argentinos en los mercados nacionales, como asimismo su exportación, para competir ventajosamente en los mercados extranjeros. Es necesario penetrarse bien de que el progreso del país, el desarrollo de sus industrias, de su comercio y hasta de su misma cultura, dependen del desarrollo de sus vías de comunicación, que permita poblar las regiones apartadas e inexploradas del dilatado territorio argentino.—**M. E. G.**

**Cosas  
del otro mundo**

En la vieja Europa, que nos ha brindado tantos elementos de civilización y de progreso, se incurre a menudo en errores garrafales cuando, por medio de sus hombres y de su prensa, se informa al mundo de los acontecimientos y de la vida de los países sudamericanos. Hace pocos días, una revista ilustrada señalaba la "perla" pescada en un difundido colega italiano, donde podía leerse que la república Argentina tenía en circulación billetes de banco del valor de 10 centavos. Toca, ahora, el turno a una noticia que reviste un carácter mucho más grave, puesto que afecta al crédito y al buen nombre del país. Según un informe publicado por la "Corporation of foreign bondholders" de Londres, todas las repúblicas americanas, salvo los Estados Unidos, Costa Rica y Guatemala, han suspendido, a raíz de la guerra, los servicios de amortizaciones e intereses de la deuda pública, y, alguna, como la de Honduras, ha aprovechado la eventualidad de la conflagración europea, para entrar con toda tranquilidad en su cuadragésimo tercer año de insolvencia.

Por lo que se refiere a las repúblicas Argentina y de Chile, el boletín no trae dato alguno, lo cual hace suponer que la asociación antedicha, las considera incluidas en el rubro de los malos pagadores.

Además, el informe descubre que la República de Liberia está situada en América.

¡Qué cosas pasan en North Europe!—**M. V. P.**

**El comercio  
austro-alemán**

No entremos a considerar la importancia militar ni las consecuencias tácticas y estratégicas que implican la circunstancia del dominio absoluto de los mares, como sucede actualmente con el grupo de beligerantes conocido con el nombre de aliados; pero sí observemos cuáles son las consecuencias, para el comercio austro-alemán, del bloqueo ejercido mediante esa hegemonía marítima.

Un efecto importante del bloqueo, dice el almirante Degouy, en una de las cartas dirigidas al pueblo francés por la comisión que preside Emilio Lavisse, es la destrucción completa del comercio marítimo alemán.

La marina mercante de Alemania ha sido objeto de las mayores preocupaciones de parte del emperador Guillermo II. Así, mientras en 1890 su desplazamiento no era sino de 656.000 toneladas, ya en 1914 alcanzaba a 3.072.000, sin incluir los buques menores de 100 toneladas; en 25 años se ha cuadruplicado. Desde el comienzo de la guerra, debido a la hegemonía marítima de los aliados, el enorme capital que

implica tan poderosa marina mercante es improductivo. Muchísimos buques no armados han sido capturados, muchos otros, cerca de 600, obligados a refugiarse en puertos neutrales, donde permanecerán internados hasta la conclusión de la guerra; los restantes están fondeados en los puertos de Hamburgo, Bremen y Emden. El mantenimiento de esta flota mercante es sumamente oneroso. Según manifestaciones de los mismos economistas alemanes, las grandes compañías, así como las secundarias, están completamente arruinadas, como consecuencia de los enormes gastos que deben soportar y que no son cubiertos por los beneficios que pueden esperarse de un tráfico tan reducido como es el del mar Báltico. Situación tan angustiosa afecta, de rechazo, a un gran número de instituciones bancarias y de sociedades más o menos vinculadas a la marina mercante y al comercio exterior.

El comercio exterior se halla en absoluto paralizado. En el año 1913 el monto de la exportación alemana se estimaba en la suma de 10.000 millones de marcos. Desde el principio de la guerra, Alemania, prudentemente, se ha abstenido de publicar estadísticas. Sin embargo, se sabe que, de los 10.000 millones de la exportación, correspondientes al año 1913, 2.400 millones eran destinados a países de ultramar, 1.438 millones a la Gran Bretaña. Si a estas cifras agregamos el importe de las mercaderías exportadas a Francia, Rusia, Portugal, Italia y Bélgica (2.665 millones) se constata que el comercio exterior alemán ha debido descender de 10 a 3 mil millones más o menos, es decir, ha experimentado una disminución de dos tercios del total de aquel año. Es necesario mencionar, además, que una porción considerable del comercio exterior alemán, corresponde al comercio de tránsito de las materias primas destinadas a Austria-Hungría. Estos datos dejan traslucir claramente la enorme importancia de los mercados que ha perdido el comercio alemán y demuestran que cuanto más tiempo dure la guerra, tanto más es probable que esa pérdida sea definitiva, dado que sus antiguos clientes adquirirán la costumbre de proveerse en mercados nuevos.

El total de las importaciones no ha disminuído en la misma proporción. Se ha calculado que, durante el primer año de guerra, Alemania importó por valor de 7 a 8.000 millones de francos en mercaderías de toda clase (13.500 millones, en 1913). Para hacer frente a este déficit de 5.000 millones más o menos, Alemania ha realizado, mediante una relativa exportación de oro, de 1.200 a 1.500 millones de francos en valores extranjeros, utilizando además diversos créditos que disponía en los países neutrales y haciendo arreglos a corto plazo, para su pago en oro. Estos recursos están próximos a agotarse, y para pagar las mercaderías de contrabando que recibe, Alemania deberá echar mano de su última reserva aérea.

Este hecho explica la desvalorización constante del marco, que se traduce en una baja acelerada en su cotización. El 16 de febrero de 1916, en Amsterdam, los 100 marcos valían 42.6 florines, en lugar de 61 ó 62, que es el curso normal. En Zurich, cada marco valía 0.96, en lugar de 1.25, lo que implica una baja del 24 0/0. Por otra parte, los bancos suizos se niegan a recibir más de 5.000 marcos en billetes.

Esta disminución de las importaciones, priva a Alemania de recursos industriales que le son indispensables para el mantenimiento de su vida económica. Su marina mercante, destruída o paralizada desde hace dieciocho meses, era el instrumento esencial del importador y del fabricante, a quienes traía materias primas o materias ya, en parte, elaboradas, como son: minerales, metales, algodón, lanas, textiles de toda clase, cueros, pieles, grasas, aceites, petróleo, esencias, caucho, etc. En todo caso, los pocos artículos de esta clase que consiguen entrar en Alemania, cuestan, necesariamente, mucho más caros. Se concibe que, en estas condiciones, muchas industrias se vean seriamente perjudicadas. Por falta de cuero, la talabartería está casi paralizada. Desde septiembre de 1915, no se trabaja en las hilanderías de algodón, sino algunos días por semana; muy pocas son las industrias metalúrgicas que están en condiciones de funcionar, dada la falta de materias primas indispensables. Permanecen activas tan sólo las que se dedican a la manufactura de elementos para los ejércitos en campaña.

Esta merma de la producción nacional, junto con la insuficiencia de las importaciones, trae como consecuencia inmediata un aumento sensible del costo de la vida.

Si bien se han exagerado las afirmaciones hechas en el sentido de representar a una Alemania hambrienta, no hay que olvidar la verdad elocuente que encierra la contestación a la nota norteamericana sobre la guerra de submarinos, cuando Alemania declara que el bloqueo inglés la obligará a firmar una capitulación ignominiosa; son palabras textuales. Los precios continúan aumentando, hecho que constituye una seria preocupación para el gobierno de aquel país. Comparando una semana de febrero de 1916 con la misma semana de febrero de 1915, se constata, para las diferentes clases de carne, un aumento que varía así: 81, 97, 98, 105, 90 y 95 0/0; para los huevos el aumento fué del 67 0/0, y para el tocino fué del 95 0/0. La ración de pan, que había sido aumentada a 225 gramos, redújose en enero último a 200 gramos diarios. Para remediar esta situación, se han fijado *precios máximos*, los que han ocasionado la desaparición de esos productos del mercado.

No solamente padece Alemania, sino también Austria-Hungría, y ésta, en una proporción todavía mayor. Aunque momentáneamente haya podido obtener algunos recursos de la península balcánica, disputados por Alemania, la monarquía dual se encuentra en una situación mucho más crítica que la de su poderosa aliada. La alimentación de una familia obrera de Budapest, por ejemplo, se ha encarecido, desde agosto de 1914, en un 250 0/0. En Viena, este encarecimiento es, más o menos, del 220 al 230 0/0. La existencia de forrajes es muy reducida, como también la del petróleo, a pesar de la reconquista de parte de la Galitzia. Las importaciones por Bremen (el puerto de Trieste se encuentra completamente bloqueado), principal mercado de abastecimiento de Austria, ya no llegan a Viena, por lo que numerosas industrias no se mantienen sino consumiendo grandes porciones de sus capitales de reserva e imponiendo paros de 3 días por semana.

El cambio en las plazas extranjeras está aún en peores condiciones que el cambio alemán. En Suiza, la corona (1.50 frcs.) perdía el 42 0|0 en la primera semana de enero; en Holanda esta baja es más acentuada, el 49 0|0 para la misma época. En la península escandinava y en los Estados Unidos ya no se cotiza la corona. Es imposible, por otra parte, conocer el encaje en oro de los bancos imperiales austro-húngaros: la publicación de los balances está absolutamente prohibida desde hace veintiún meses. Este encaje no ha de ser mayor de 100 millones de coronas, mientras que la circulación es de 13.000 millones en billetes, hecho que de por sí justifica la profunda desconfianza existente en los mercados extranjeros.—M. E. G.

**La situación económica de los agricultores en los Estados Unidos** La situación económica de los agricultores en los Estados Unidos, tan ponderada por casi todos nuestros hombres públicos, pasa, más o menos, por las mismas alternativas que la de los trabajadores de las campañas argentinas. Allí, también, tropiezan los agricultores con la falta de voluntad por parte de los banqueros, para acordarles créditos que faciliten el trabajo. Según un estudio del Dr. Thompson, del departamento de agricultura, resulta que, los términos medios del interés anual abonado por los agricultores, por estado, son los siguientes:

	0 0		0 0
Oklahoma	15.6	Florida	11.4
New México	13.8	Washington	11.4
Arkansas	12.4	Louisiana	11.3
Alabama	12.4	South Dakota	10.6
Texas	12.2	South Carolina	10.5
Montana	12.1	Utah	10.4
North Dakota	11.8	North Carolina	10.2
Georgia	11.8	Tennessee	9.9
Colorado	11.5	Oregón	9.6
Idaho	11.5		

Hay que tener presente, que estas tasas superan a las fijadas por las leyes contra la usura dictadas en los estados mencionados.

Por esta y otras causas de la misma importancia, se está trabajando con ardor en los Estados Unidos, para conseguir que se establezca el crédito agrícola, con amplitud. Es de esperar que, entre nosotros, se modifique la situación del agricultor, dándosele ventajas para que pueda desarrollar su actividad, ya que de él depende, casi enteramente, nuestra situación económica.—J. W.