

128

Revista 41633

de

Ciencias Económicas f

Publicación mensual del "Centro estudiantes de ciencias económicas"

Director:

Italo Luis Grás

Administrador:

Eduardo F. Azaretti

Secretario de redacción:

Jacobo Waismann

Redactores:

Mario V. Ghisio - Marcelo E. Grenfier - Rómulo Bogliolo

Mario R. Natta - José Florio - Agustín A. Fontre

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
CONTADURÍA
INVENTARIO DE 1927
Nº 6437

Año V

Enero, febrero y marzo de 1917

Núm. 43 - 44 - 45 - 17



SECRETARÍA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
REDACCIÓN
.....
.....
.....

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
CHARCAS 1885
Buenos Aires

775

El concepto del capital en la construcción de un ferrocarril ⁽¹⁾

La construcción de un ferrocarril puede responder a dos principios fundamentales: el del *interés público*, que tiene en vista la necesidad de fomentar el desarrollo de una zona o centro de producción, asegurando al productor el máximo de ganancia, y el del *interés privado*, que se refiere a la obtención, por parte de la empresa que ha de realizar el transporte, de un beneficio máximo, en detrimento del interés de los productores.

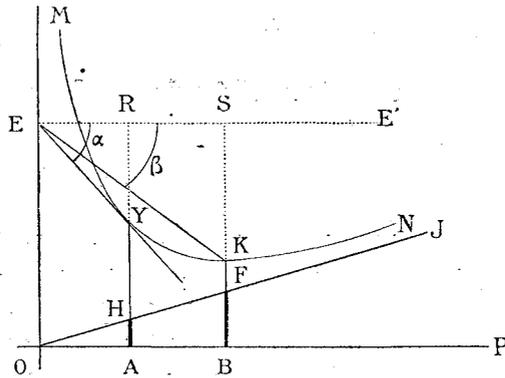
Según sea el principio a que ha de responder la construcción del ferrocarril, distinto será el capital a emplearse.

Cuando se desea favorecer al interés público, es indispensable que la construcción sea muy perfecta, a fin de que los gastos de transporte sean reducidos; para lo cual la empresa deberá invertir grandes capitales, que le proporcionarán una ganancia reducida, pero que darán al público un máximo de beneficios.

En cambio, cuando la empresa desea obtener un dividendo máximo, tratará de invertir el menor capital posible, por lo cual la construcción será defectuosa y serán mayores los gastos de transporte, en detrimento de los intereses del público.

(1) Del curso de "Transportes y tarifas", que dicta en la Facultad de ciencias económicas, el ingeniero Carlos M. Ramallo.

Vamos a representar gráficamente estos dos conceptos, teniendo presente que el flete que percibe la empresa comprende los siguientes elementos: 1.º) el interés del capital invertido en la construcción; 2.º) los gastos de transporte; y 3.º) el beneficio de la empresa.



Sobre la abscisa O P representamos los diversos capitales, y en las ordenadas correspondientes, los tres elementos del flete, enunciados anteriormente.

Consideremos un capital mínimo, que la experiencia nos enseña no podrá ser menor de \$ $\frac{m}{n}$ 15.000 por kilómetro de vía, y que llamamos a, correspondiente a la abscisa O A. El interés será: a r, o sea la ordenada A H. Considerando, ahora, un capital máximo b, tendremos la abscisa O B, siendo el interés b r, o sea la ordenada B F, interés mayor que el anterior, pues irá aumentando a medida que aumentan los capitales; por lo tanto, su representación gráfica será la línea O J.

Los gastos de transporte responden a la siguiente fórmula empírica, que nos da el ingeniero A. Schneidewind:

$$f = 0.012 + \left(\frac{5.400}{A + 42.000} - 0.07 \right) 0.05$$

y en la cual observamos que los susodichos gastos disminuyen a medida que aumenta el capital, de

acuerdo con lo que antes habíamos manifestado, es decir, que el menor capital supone una vía menos perfeccionada y por lo tanto, mayores gastos de transporte que con un capital mayor que permita construir un camino de hierro muy perfeccionado. La representación gráfica será la curva MN, y los gastos de transporte del capital mínimo OA, y máximo OB, serán respectivamente HY, y FK.

La empresa cobra por el servicio de transporte que presta al público, un flete e, que comprende los elementos ya indicados, y cuya representación gráfica, siendo uniforme para todos los capitales, sería la línea EE', paralela a la abscisa de los capitales OP.

Al percibir un flete AR, cuando la empresa invierte un capital OA, ésta obtiene un beneficio YR, desde que AY corresponde al interés del capital y a los gastos de transporte. El dividendo, que es la relación entre la ganancia obtenida y el capital invertido,

lo representaremos por $\frac{YR}{OA}$ o lo que es lo mismo $\frac{YR}{ER}$

que equivale a la tangente del ángulo α formado por el triángulo ERY. Si se considera el capital máximo OB, vemos que la empresa percibe el mismo flete AR = BS, que le proporciona un beneficio mayor, igual a KS, desde que invierte BK en el interés del capital y en los gastos de transporte; pero, a pesar de ser mayor la ganancia, el dividendo

$\frac{KS}{OB} = \frac{KS}{ES} = \text{tg. } \beta$, resulta ser menor, por ser mu-

cho mayor el capital invertido en la construcción. Es decir que $\text{tg. } \alpha > \text{tg. } \beta$, que corresponde respectivamente a $OA < OB$.

En resumen, tenemos:

	Interés	Gastos	Dividendo
Capital mínimo OA	mínimo AH	máximo HY	máximo tg. α
„ máximo OB	máximo BF	mínimo FK	mínimo tg. β

Hemos comprobado así, que al mayor capital corresponde un costo de transporte menor, lo que

permite realizar el servicio con una tarifa inferior, si bien es cierto que se obtiene un dividendo inferior al que es dable obtener con un capital menor. Generalmente, el estado toma por su cuenta la construcción y explotación de ciertos ferrocarriles, respondiendo únicamente al fomento de determinadas regiones y que, por ser muy reducidos los dividendos que podrían proporcionar, ninguna empresa particular los tomaría a su cargo. En los demás casos, el estado reglamenta la forma de realizar el servicio del transporte, para armonizar el interés del público con el privado y asegurar así el desarrollo general del país.

MAURICIO E. GREFFIER.