

# Revista

de

# Ciencias Económicas

---

Publicación mensual del "Centro estudiantes de ciencias económicas"

---

Director:

**JOSÉ H. PORTO**

Sub-Director:

**MIGUEL PESCUA**

Administrador:

**Bernardo J. Matta**

Secretario de Redacción:

**Enrique A. Siewers**

Sub-Administrador:

**Arturo Giannattasio**

Redactores:

**Félix Genta - Emilio B. Bottini - Raúl Prebisch - Silvio Rigo - Egidio Trevisán - Domingo Pochelú - Jacobo Wainer - Dr. Mauricio Greffier - Italo Luis Grassi - Pablo Bertagni - Luis De Francesco - Juan Viviani.**

---

**AÑO IX**

**MAYO DE 1920**

**NÚM. 83**

---

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN  
**CHARCAS 1835**  
BUENOS AIRES

## Principios económicos que rigen los transportes

---

Los transportes permiten que la producción se especialice de acuerdo con las condiciones naturales de cada lugar. La agricultura y ganadería se desarrollan con intensidad en determinados lugares, para la alimentación de sus habitantes, con un excedente que es cambiado con objetos elaborados que producen los centros fabriles, consumidores a su vez de artículos agrícola-ganaderos. La adaptación de las actividades humanas a las condiciones naturales de producción de cada región, aumenta la productividad y facilita la satisfacción de las múltiples necesidades del hombre, con un mínimo de esfuerzo, mediante el intercambio de artículos procedentes de lugares de condiciones distintas. Este intercambio sólo puede efectuarse con un desarrollo intenso de los medios de transportes. Es así como su evolución señala distintas etapas en el desenvolvimiento de las relaciones económicas, en el acrecentamiento de la productividad, en el aumento del bienestar de la humanidad, por la mayor cantidad de productos destinados a satisfacer sus necesidades y la posibilidad de adquirirlos sin mayores esfuerzos.

El transporte aumenta el valor de los artículos, al poner en contacto productores y consumidores, para el intercambio de los respectivos excedentes de producción. Por esta función económica percibe una remuneración concordante con los servicios que presta y el costo que implica el cumplimiento de su misión. Esta remuneración tiene un *límite máximo* determinado por la diferencia existente entre los costos de producción de un artículo en un punto dado. Este límite no puede ser excedido, pues desaparecería la utilidad económica de los transportes y en consecuencia sus servicios no serían utilizados.

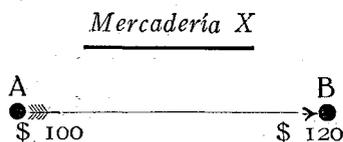
Supongamos, una mercadería X producida en A con un

costo de \$ 100 y en B con \$ 120. La diferencia resultante entre los costos de producción de la mercadería X en A y B o sea \$ 20 es el *límite máximo* que el transportador puede exigir como retribución de sus servicios, para llevar la mercadería mencionada, del mercado de producción A, al de consumo B. Si exigiera mayor remuneración, no habría ventaja en el mercado B de abandonar la producción de la mercadería X para su adquisición en A, suprimiéndose, entonces, las relaciones comerciales entre estos dos puntos, con evidentes perjuicios para consumidores y productores. En cuanto al servicio de transporte quedaría anulado.

En tesis general, el precio del transporte nunca alcanza íntegramente al límite máximo. Intervienen numerosos factores que lo reducen a un margen fijado por el costo de la explotación comprendido un rédito prudencial del capital invertido.

En vez, de suponer dos mercados de producción y consumo, admitiremos la posibilidad para los consumidores de B, de obtener la mercadería X de otro centro de producción C, donde se fabrica en condiciones ventajosas. En este caso, el límite máximo del precio del transporte de la mercadería X de A a B es determinado por el costo de adquisición en B de dicha mercadería procedente de C y que es fijado por el costo de producción más el de transporte de C a B. Es decir, la mercadería X representa un costo de producción en C de \$ 95 y su transporte de C a B implica un gasto de \$ 15, de manera que dicha mercancía tiene un costo de adquisición en B de \$ 110 mientras que la procedente de A tiene un costo de producción de \$ 100; la diferencia de \$ 10 constituye el límite máximo que puede alcanzar el precio del transporte.

En el primer caso se tiene:

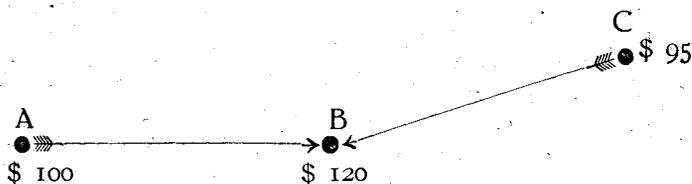


Límite máximo del precio de transporte de

$$A a B = B - A = 120 - 100 = \$ 20$$

En el segundo caso, resulta:

Mercadería X



Precio del transporte de C a B es: \$ 15.

Costo de la mercadería X en B, procedente de C, costo de producción + precio de transporte =  $C' = 95 + 15 = 110$ . Límite máximo del precio de transporte de A a B =  $C' - A = 110 - 100 = 10$ .

La aparición del nuevo mercado C ha reducido el límite máximo del precio del transporte de la mercadería X de A a B de \$ 20 a \$ 10. Si mantuviera el precio anterior se anularían las relaciones comerciales con A, desde que a los consumidores de B les resultaría más ventajoso adquirir la mercadería X en el centro C. Las consecuencias serían: a) Disminución de la productividad en el mercado A con el consiguiente aumento en C; b) Supresión del tráfico entre A y B con el aumento del correspondiente a C y B.

El precio del transporte es determinado por lo tanto, por los costos de producción de las mercaderías transportadas y no por los del servicio mismo.

Cuando no hay concurrencia entre los transportadores, puede el precio del transporte alcanzar el límite máximo. A veces, resulta que aún dentro de esta posibilidad, se reduzca el precio de transporte con el objeto de facilitar el desarrollo de una industria naciente, cuyos productos no pueden soportar recargos de importancia para competir en los mercados de consumo. Esta reducción inmediata de las utilidades que le corresponde al transportador, será compensada en el porvenir con la intensificación del tráfico, resultante del desenvolvimiento de la industria favorecida.

La concurrencia hace reducir gradualmente el precio del transporte, hasta un límite mínimo que puede llegar a ser determinado por los gastos fijos de la explotación.

La intensificación del tráfico hace que aparezcan con rapidez concurrentes que obligan a reducir el precio del transporte; concurrencia que es tanto más rápida e intensa, cuanto sea más fácil la realización del transporte. En primer término

tendríamos el empleo del camino carretero con la tracción animal para el transporte. El aumento del tráfico hará necesaria la construcción de un ferrocarril o el uso de la vía fluvial y aun marítima según las circunstancias. Dentro de esta competencia sucesiva de distintos medios de transportes, se establece a su vez la concurrencia. Habrá dos, tres o más personas que se dedican a la tracción animal; se establecerán varias empresas ferroviarias o de navegación, etc... La competencia que se forma con más lentitud es entre las empresas de ferrocarriles, por los grandes capitales que exige su establecimiento, que sólo puede admitirse cuando exista un tráfico de mucha intensidad.

En el precio del transporte intervienen dos factores: los *gastos fijos* que se producen constantemente con prescindencia del tráfico; y los *gastos variables* que varían según la importancia del transporte realizado. Es decir, el costo del transporte tiene la siguiente expresión:

$$y = \varphi + \omega$$

donde:

$\varphi$  = a una cantidad constante que corresponde a los gastos fijos.

$\omega$  = a una cantidad variable función del tráfico  $t$ , es decir:  
 $\omega = f(t)$ .

resultando la fórmula anterior convertida en:

$$y = \varphi + f(t)$$

Todo servicio de transporte que además de cubrir los gastos variables  $\omega = f(t)$ , permite amortizar en una parte mínima a los gastos fijos  $\varphi$ , es beneficioso para la empresa y le resulta conveniente su realización.

Cuando hay concurrencia para realizar el transporte entre dos mercados dados, sucede con frecuencia que el precio del transporte se reduce a un mínimo determinado por el monto de los gastos variables y una reducida amortización de los fijos, resarcándose la empresa de esta disminución de las utilidades, en servicios en que la concurrencia no le impide elevar sus precios al límite máximo. Efectuar el transporte a un precio que no cubriera sus gastos variables, no puede ser admitido, por cuanto las pérdidas que sufriría el transportador aumentarían en la misma proporción que el acrecentamiento del tráfico, desde que  $\omega = f(t)$ .

En tesis general, resulta que la fijación del precio del transporte, está regido por los siguientes elementos económicos:

1°—*Límite máximo*, determinado por la diferenciación de los costos de producción de las mercaderías objeto del transporte.

2°—*Límite mínimo*, fijado por los gastos variables de la explotación:  $\omega = f(t)$ .

3°—Graduación dentro de estos límites máximos y mínimos, de acuerdo con el régimen de concurrencia o monopolio que exista para el transporte.

M. E. GREFFIER.

Buenos Aires, Mayo 20 de 1920



Ingeniero ORFILIO CASARIEGO