

Revista

de

Ciencias Económicas

PUBLICACION MENSUAL DE LA
Facultad de Ciencias Económicas, Centro de Estudiantes
y Colegio de Egresados.

La Dirección no se responsabiliza
de las afirmaciones, los juicios y
las doctrinas que aparezcan en esta
Revista, en trabajos suscriptos por
sus redactores o colaboradores.

DIRECTORES:

Dr. Alfredo L. Palacios Por la Facultad	Cecilio del Valle Por el Centro de Estudiantes
---	--

Raúl Prebisch

Por el Centro de Estudiantes

REDACTORES:

Dr. Vicente Fidel López	Dr. Hugo Broggi Por la Facultad	Pascual Chianelli Néstor B. Zelaya Por el Centro de Estudiantes
--------------------------------	---	---

José González Galé

Dr. Francisco M. Alvarez
Por los Egresados

ADMINISTRADOR: **Bernardo J. Matta**

Año XI

Enero-Febrero de 1923

Serie II. Nos. 18-19

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
CHARCAS 1836
BUENOS AIRES

El Ferrocarril Trasandino de Salta a Antofagasta

Capítulo I. — La política ferroviaria argentina. — Orientación actual. — Finalidades que persigue. — Las líneas internacionales en explotación y las proyectadas.

En el transcurso de los últimos años la política ferroviaria argentina ha experimentado transformaciones de importancia en su orientación general. Se ha observado en su dirección y explotación la influencia de un plan definido cuyo desarrollo se inspira en el alto propósito de convertir a nuestra red férrea nacional en un sistema de vías de comunicación coordinadas y complementadas con la mayor justeza posible, para que los servicios que reporta a los intereses económicos y políticos del país justifiquen plenamente la relación que debe guardar con el grado de progreso que ha alcanzado la República.

Este problema fundamental, estudiado en los diversos aspectos que presenta, ha sido orientado teniendo como norma directriz el principio básico de sustituir en materia de construcciones ferroviarias la acción privada por la del Estado. Trátase de un elevado y plausible concepto de política económica que si en los momentos actuales se presenta como de muy difícil realización, en un vasto sentido, su adopción obedece a la idea de definir el carácter que en el futuro tendrá que distinguirla, cuando la Nación cuente con elementos propios suficientes para afrontar esta obra trascendental.

La intervención del Estado en la construcción de las vías férreas es obligatoria y necesaria, no solamente para controlar el cumplimiento de un contrato, cuando se trata de concesiones hechas a particulares, sino para que su ingerencia marque al sistema ferroviario una unidad de principio. En casos especiales, como el que presenta este país, se hace cada vez más indispensable una fiscalización completa y continua, y, si tenemos en cuenta que a la solución de nuestro problema de transportes y comunicaciones

están ligados el estudio de numerosos factores de otra índole que el técnico y administrativo, podemos afirmar que mucho más que una intervención conviene implantar paulatinamente el principio de la sustitución.

Por la gran extensión territorial de la República, en la cual se pueden ubicar con facilidad distintos tipos de zonas que responden a características propias del suelo y del clima, la solución del problema ferroviario se complica. Aquí no se trata de plantear únicamente una simple cuestión de transporte; al contrario, deben examinarse aspectos más complejos pues hay que considerar al mismo tiempo materias de orden económico, político y social. Una red ferroviaria para el país o para una cualquiera de sus zonas constituye una obra de dificultosa ejecución porque ella debe emprenderse sobre la base de planes definidos y sólo el Estado puede hacerlo cuando hay que asegurar el cumplimiento de los fines que se han propuesto.

Bien sabido es que estas obras se encuentran más allá del campo de acción de las empresas privadas, que buscan siempre, ante todo, la inversión de capitales que produzcan rentas inmediatas y, en consecuencia, nunca se arriesgan a trazar sus líneas por zonas en las cuales no existen ya produciendo los elementos indispensables que han de proporcionarle una ventajosa retribución. No podemos, pues, esperar que la iniciativa particular sea la propulsora de empresas de esta naturaleza que llevan consigo el progreso y el fomento a regiones que necesitan de ese factor previo para recién poder organizar el desarrollo de su producción y de su intercambio comercial.

De manera que en estas circunstancias es la acción del Estado la única que puede desplegarse con éxito, porque no persiguiendo fines de capitalización ni ganancias y tratando, a la inversa, de obtener exclusivamente el máximo de utilidad social, sus líneas rinden una labor de beneficio más positivo para el país y cumplen en todas sus partes la misión fundamental que siempre las acompaña. Regiones anémicas, vacilantes, con sus fuentes de producción en perpetua crisis, transfórmanse con el valor inapreciable de esta ayuda, pues ha sido el ferrocarril el que ha colonizado sus campos entregándolos a la agricultura y a la ganadería, el que ha hecho surgir sus industrias, el que ha elevado las cifras de su comercio y el que ha traído para su vida social y política el adelanto alcanzado por otros centros de cultura más avanzada.

Nuestra política ferroviaria ha tenido que orientarse en el

sentido que ya hemos indicado, obedeciendo a las necesidades vitales de muchas regiones del país y con el fin de marcarle una acción coordinada para poder obtener el mayor rendimiento posible de sus líneas propias y ejercer un control eficaz sobre los ferrocarriles particulares. Si el Estado no ha tomado todavía en el desarrollo del riel la preponderante participación que le corresponde, débese, sin duda, a que la iniciativa particular tuvo siempre una expansión muy considerable en las regiones de fácil acceso a los centros poblados y de gran movimiento económico; también puede añadirse cierta despreocupación existente en los poderes públicos por aquellas muy distantes de lo que constituye el núcleo del país donde radica la vida económica productiva.

El Estado debe ensanchar cada día el radio de acción de su programa ferroviario, especialmente en la época actual en que podemos observar su distribución inadecuada para servir con eficacia los intereses morales y materiales de cierto número de provincias y territorios cuya situación geográfica las coloca en condiciones inferiores para su desarrollo económico por el excesivo costo del transporte hasta los puertos de exportación e importación. Las largas distancias y la carencia de aquellas rutas lógicas y naturales, que son las únicas capaces de contribuir positivamente a su expansión industrial y comercial, hacen que hoy las contemplemos en un estado de abatimiento imposible de prolongar.

Es sólo después de largos y detenidos estudios que se ha ido formando el nuevo concepto de lo que debe ser la política ferroviaria del Estado. Se ha comprendido que para que ella pueda cooperar con provecho al progreso de la nación debe ceñirse a un programa de acción elaborado en forma que los objetivos fundamentales vayan desarrollando armónicamente sus efectos.

Como ya hemos manifestado, nuestro país necesita para la organización racional de su producción y de su comercio que los ferrocarriles respondan a la solución de cuestiones relacionadas con la política interna; con el fomento económico y social haciendo que sus líneas aproximen zonas productoras con mercados consumidores; con las necesidades de la política comercial, facilitando el uso de las grandes vías naturales de comunicación con el exterior y con el interés de crear vínculos de todo orden con las naciones limítrofes a las cuales estamos ligados por razones históricas y de raza. Vemos, luego, que el asunto enunciado adquiere para nosotros una importancia capital y que son con-

vincentes las causas señaladas para que el Estado vaya paulatinamente tomando a su cargo su desarrollo completo.

Entre las varias regiones del país que esperan la colaboración de esta elevada política para resolver sus situaciones locales, que ellas con sus recursos propios se encuentran incapacitadas para hacerlo, está la Patagonia.

La región del sur que abarca extensos territorios, poco poblados aún, posee en los numerosos valles cordilleranos tierras fértiles de producción privilegiada y son incalculables las riquezas naturales que encierran sus bosques y montañas. Para contribuir al desarrollo progresivo de la vida de esa zona e intensificar el aumento de su riqueza, el Estado ha delineado perfectamente una plan de ayuda ferroviaria que complementará las líneas ya existentes, transformándolas y adaptándolas a un sistema económico que abarate el transporte de los productos hasta los puertos del Atlántico.

Una vez terminado y con la utilización del combustible líquido de Comodoro Rivadavia es fácil prever el enorme progreso que en un futuro no lejano adquirirá el sur el país.

Otras zonas del centro y del litoral también recibirán el concurso de la nación para que los ferrocarriles que ya las sirven tengan acceso directo y propio a los grandes puertos. Esta obra complementaria importará para la enorme riqueza de dichas regiones una disminución del costo de transporte por el hecho de que sus líneas no tendrán que hacer uso obligado de las particulares para llegar a sus puntos terminales.

En todas las demás partes del país donde el Estado tiene en explotación líneas férreas se han efectuado igualmente estudios técnicos, administrativos y económicos a fin de conocer con precisión las reformas necesarias que deberán introducirse a aquellas para que en la práctica resulten factores de eficacia positiva al desenvolvimiento de las actividades comerciales e industriales.

Hemos señalado los objetivos fundamentales a que responde la política ferroviaria que comentamos y el principio básico que se impone adoptar para lograr resultados satisfactorios del amplio programa a ejecutar. Entre aquellos destácanse los que se proponen fomentar la vida económica y social de determinadas regiones con la apertura de vías de comunicación a través de países limítrofes y los que buscan, al mismo tiempo, vincular más estrechamente con esas naciones nuestras relaciones internacionales.

Este es el caso de la región norte de la República, que para

solucionar la situación afligente en que se halla necesita que se construya el ferrocarril trasandino de Salta a Antofagasta.

La construcción de esta constituye posiblemente el punto principal del programa ferroviario trazado por el Estado y al cual se le ha dedicado preferente atención pues ya la obra está iniciada y son varios los kilómetros librados actualmente al servicio.

Este transandino, que abrirá a las provincias de Jujuy, Salta y Tucumán y a los territorios nacionales de Los Andes y parte de los del Chaco y Formosa, un camino hacia el mar Pacífico para su comercio de importación y exportación, independizándolas de la influencia de los puertos del litoral que atenta contra su progreso y desarrollo por la enorme distancia de más de mil quinientos kilómetros que tienen que recorrer los productos y artículos de su intercambio, lleva también consigo el propósito de resolver un problema que atañe a nuestra política comercial. A la vez que actuará como un factor decisivo para modificar completamente la vida estacionaria e improductiva de esa región tan privilegiada por la naturaleza, servirá para buscar en las costas del Pacífico mercados ventajosos donde puedan colocarse muchos de sus variados productos y acortará considerablemente la distancia que hoy la separa de Norte América, de donde recibe, y en el futuro se acrecentará la cantidad, numerosos artículos y mercaderías para el consumo y para sus industrias.

Los ferrocarriles internacionales que nos ponen en contacto con los países vecinos, son contados. En la parte oeste de la República funciona más o menos regularmente el trasandino por Juncal, que arrancando de Mendoza nos comunica con Chile a través del macizo andino. En esa parte es la única línea férrea en explotación para atender el tráfico con Chile. Los resultados que rinde no son satisfactorios a causa de ser un ferrocarril de flete elevado e interrumpido en la estación invernal por los fuertes temporales de nieve que se desencadenan en la cordillera. El tráfico por este motivo sufre prolongadas demoras; además el flete costoso hace que el tonelaje de carga en lugar de aumentar disminuya, lo que no le permite arreglar convenientemente su problema financiero y abaratar, como debería ocurrir, el precio de los transportes.

Las ventajas de aumentar las rutas por las cuales se verifica nuestro comercio exterior, distribuyendo equitativamente en todo el país los beneficios que hoy acaparan los puertos del litoral, y el deber de coadyuvar al desarrollo económico de algunas

regiones, son razones fundamentales que se han tenido a la vista para decidir la construcción de los ferrocarriles trasandinos proyectados: el de Lonquimay que unirá el sur de Chile con el puerto de Bahía Blanca, sirviendo una extensa zona de atracción en ambos países y abriendo mercados en el nuestro a numerosos productos de la industria chilena. El otro, del cual ya nos hemos referido, es el de Salta a Antofagasta, cuya notable importancia para el norte de la República trataremos de exponer en este trabajo.

Otra línea internacional próxima a terminarse es la que en parte ya nos comunica con la República de Bolivia. Los pocos kilómetros que aun faltan construir completarán la conexión de los ferrocarriles de aquel país con nuestra red central que dará a Bolivia una vía de salida a través de nuestro territorio y que también podrá serle de positiva utilidad cuando le convenga usarla en combinación con el trasandino por Antofagasta para el transporte de productos y mercaderías de difícil envío por los ferrocarriles que le dan acceso a algunos puertos del Pacífico cruzando los territorios de Chile.

La última que nos queda por citar es la que va al Paraguay.

Puede decirse que este ferrocarril es una prolongación de la red férrea que sirve a las provincias de Entre Ríos y Corrientes y al territorio de Misiones, con un valor comercial muy relativo. La vía de comunicación lógica con el Paraguay es el río Paraná y las ventajas económicas que ofrece el transporte fluvial con relación al terrestre no dejan lugar a duda para su elección.

Capítulo II. — La región del norte argentino. — Diversidad de sus fuentes de riqueza e importancia de su explotación. Estancamiento económico actual. Poderoso desarrollo que adquiriría con una vía de salida al Pacífico. El futuro de esta región.

La región del norte argentino que estará bajo la influencia del ferrocarril trasandino de Salta a Antofagasta, no comprende todas las provincias y territorios que le son asignadas en la clasificación que comúnmente se hace de las distintas zonas del país, cuya diferenciación obedece a distintas condiciones generales del suelo, del clima y de la producción. Habitualmente esa región abarca las provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Santiago del Estero y Corrientes y los territorios nacionales de Los Andes, Chaco, Formosa y Misiones.

Para nuestro estudio nos limitaremos a considerar solamente una parte de esa región, la constituída por las provincias de Jujuy, Salta y Tucumán y por el territorio de Los Andes, por ser éstas las que con todas sus actividades formarán la zona de atracción inmediata del proyectado ferrocarril internacional. Del resto tomaremos en cuenta aquellas industrias o explotaciones que puedan lograr un progreso en su desarrollo a raíz de una posible extensión de la influencia que ejerza esa línea en los lugares donde están radicadas.

Aunque la similitud en sus fuentes de riqueza natural nos permitiría encarar el estudio global de la zona, preferimos hacerlo por provincias para precisar más detalladamente las condiciones en que cada una de ellas se desenvuelve y las excelentes perspectivas que el porvenir les reserva si se consigue llevar a cabo esta obra ferroviaria que reclaman con tan justificada urgencia.

PROVINCIA DE JUJUY

Esta provincia situada al noreste de nuestro territorio ocupa una alta y ancha meseta de elevación variada que aumenta hacia el poniente. Esta circunstancia influye especialmente sobre sus condiciones climatéricas, pues a pesar de hallarse en la zona subtropical su temperatura ofrece aspectos distintos, siendo por lo general medianamente templada y cálida en la parte llana.

Tiene una superficie de 4.322.600 hectáreas.

Su población actual calcúlase en 79.000 habitantes, habiendo aumentado solamente el 81 % con relación a la que acusaba en el censo del año 1869, que era de 43.731. Los censos levantados en los años 1895 y 1914 le asignan 49.713 y 76.631 habitantes, respectivamente.

La proporción que guardan entre sí estas cifras nos demuestran el estado de abatimiento en que ha vivido esta provincia sobre todo en los 26 años que van desde 1869 a 1895, en cuyo transcurso sólo agregó a su población la modesta cantidad de 5.982 personas. A una cifra un poco mayor se eleva el aumento experimentado desde el segundo censo nacional hasta el de 1914, que suma 26.918 habitantes; y en los 8 años transcurridos desde aquella fecha a la actualidad se le calcula un crecimiento de 3.000.

La acción de este elemento fundamental apenas ha bas-

tado, como le dejan ver las cifras citadas, para impedir la desaparición de las pocas actividades económicas que sostienen desde hace más de medio siglo la existencia vegetativa de este estado que cuenta con variadísimas fuentes de riquezas, la mayoría inexploradas.

De la superficie total de 4.322.600 hectáreas únicamente alrededor de 2.000.000 son de terrenos desmontados; el resto pertenece a la región boscosa.

El área ocupada por el cultivo de los cereales, plantas industriales, plantas forrajeras, legumbres, hortalizas, plantaciones frutales y otras, alcanzaba en 1920, de acuerdo con los cálculos estadísticos compilados por el Ministerio de Agricultura, a 67.920 hectáreas; es decir, 1,54 % de la extensión territorial y 3,40 % del área cultivable.

El número de hectáreas bajo cultivo ha aumentado con relación a la cifra dada por el censo de 1914, en 22.314, o sea 32,85 %. La distribución por cultivos ha sido la siguiente en las dos épocas:

CULTIVOS	HECTS.	
	1914	1920
Trigo	876	2.000
Maíz	6.432	15.000
Avena	225	480
Cebada	923	1.500
Arroz	21	200
Tabaco	51	200
Caña de azúcar	11.371	10.823
Viñas	193	700
Café	145	70
Otras plantas industriales	52	100
Papas y batatas	1.072	1.000
Porotos	103	400
Verduras	422	500
Forrajes	10.500	20.500
Frutales y otras plantaciones	13.220	13.447
TOTALES	45.606	67.920

Clasificada la producción agrícola por grupos de cultivos, las cifras anteriores se resumen así:

Cultivos	1914	1920	Aumento
Cereales	8.477	20.180	11.703
Legumbres y hortalizas	1.597	1.900	303
Plantas industriales	11.812	11.893	81
Plantas forrajeras	10.500	20.500	10.000
Frutales y plantac. divers.	13.220	13.447	227
TOTALES	45.606	67.920	22.314

Los productos de la agricultura han experimentado durante ese lapso de tiempo aumentos apreciables en determinados renglones. Los cereales duplican el área de su cultivo, pero casi es exclusivamente el maíz el que ocupa todo el aumento, fenómeno que se explica por que constituye la base principal de la alimentación de los habitantes de la provincia. Las legumbres y hortalizas, las plantas industriales, los frutales y otras plantaciones, sólo denotan un pequeño aumento que poco influye en el total de la producción.

Las plantas forrajeras casi duplican la extensión destinada a su cultivo, siendo la causa de este aumento la mayor cantidad de explotaciones ganaderas existentes.

Las cifras expuestas no revelan signos evidentes de progreso en el desenvolvimiento económico de la provincia a pesar de que el área total cultivada haya obtenido un crecimiento bastante considerable en el transcurso de unos pocos años, sinó que demuestran el mantenimiento de un equilibrio entre la producción de estos artículos alimenticios y la cantidad requerida por el consumo local. No puede obtenerse, ni es factible en las actuales circunstancias, un excedente destinado a la exportación debido a la enorme distancia que tendrían que recorrer para llegar a los puertos de embarque y al elevado flete que aumentaría desproporcionadamente su precio de costo. Debe, por consiguiente, concretarse a producir lo necesario para satisfacer el consumo de su población.

Si la agricultura sufre las consecuencias deplorables del aislamiento en que actualmente vive Jujuy, la ganadería ve paralizado su desarrollo por la misma razón.

Los frigoríficos y los grandes mercados del país consumidores de carne están ubicados en la zona del litoral, tan alejada de la del norte que hace imposible todo intento de vin-

culación comercial con su riqueza ganadera. Sustraída a la concurrencia de estos importantes mercados debe reducir su actividad a conservar el stock de ganados en condiciones de satisfacer las necesidades localistas y a preparar unos pocos miles de novillos especiales para que conjuntamente con los de Salta se envíen a los mataderos de las salitreras del norte de Chile.

Por las cifras parciales y totales que damos a continuación sobre la existencia de ganados en esta provincia, veremos que el aumento entre 1914 y 1921 ha sido solamente de 90.082 cabezas.

	1914	1918	1921
Vacuno	134.026	140.158	145.500
Lanar y cabrio	701.668	733.547	769.000
Yeguarizo	33.103	35.089	37.757
Mular	8.018	8.499	8.770
Asnal	45.640	48.478	50.595
Porcino	9.335	10.455	10.250
TOTALES	931.790	976.226	1.021.872

Estos ganados están repartidos entre 5.825 explotaciones que ocupan una extensión de 2.740.251 hectáreas.

Entre las otras riquezas naturales se encuentra la minería que en esta provincia posee numerosos y abundantes yacimientos. Los más importantes son los de hierro, oro, petróleo, aguas termales, sal común, etc., pero es necesario advertir que, salvo las salinas, ninguno de los otros está explotado. El petróleo es la riqueza minera que en estos momentos se destaca y adquiere mayor importancia. Los yacimientos más conocidos son los de Garrapatal, laguna de la Brea y los que se hallan alrededor de la ciudad de San Pedro.

La abundancia de este combustible facilitará poderosamente la instalación de muchas industrias nuevas que hoy no pueden surgir por la falta de algunos elementos indispensables.

La riqueza forestal de Jujuy es también bastante apreciable, aunque no tenga como la provincia de Salta grandes extensiones de bosques y la enorme variedad de maderas que contienen.

De las pocas industrias que actualmente se desenvuelven en esta provincia, es la azucarera la que tiene más importancia.

Los departamentos de Ledesma y San Pedro, que son el asiento de esta industria, abarcan la casi totalidad de la extensión cultivada con caña de azúcar que alcanza, como ya lo hemos dicho, a 10.823 hectáreas.

La calidad de la tierra, la abundancia de aguas para el riego y la bondad de la temperatura, han hecho de esos terrenos unos de los más aptos del país para el cultivo de esta planta. Por ensayos efectuados en repetidas ocasiones se ha comprobado que la caña cosechada en esas tierras rinden un 13 % más de sacarosa que la de Tucumán.

Estos cultivos dan la materia prima para que los tres ingenios existentes hayan elaborado en el año 1921 las cantidades de 9.761 toneladas de azúcar refinada y 13.610 sin refinar. La suma de ambas clases de este producto, 23.371 toneladas, representa el 12.10 % del total producido en el mismo año por la región del norte, que ascendió a 193.064 toneladas.

Las excelentes condiciones en que esta industria se desarrolla, permiten esperar con confianza un considerable progreso que ya se insinúa con el proyecto de instalar un gran ingenio que tendrá una capacidad productora muy superior a la cantidad que actualmente se elabora en toda la provincia.

Otras industrias pueden prosperar rápidamente, especialmente aquellas que tienen su base en el cultivo de las plantas industriales. El tabaco se produce en condiciones favorables, lo mismo que el arroz, algodón, maní, viñas, café, plantas tintóreas y curtientes, etc. Todas ellas poseen perspectivas de acrecentar su explotación y dar origen al nacimiento de muchas actividades industriales, pero siempre que se le brinde a la provincia las vías de comunicación que hoy carece.

JUAN B. COURBET.

(Continuará).