

# 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 suscritos por  
sus redactores o colaboradores.

---

DIRECTORES:

<b>Dr. Alfredo L. Palacios</b> Por la Facultad	<b>Cecilio del Valle</b> Por el Centro de Estudiantes
<b>Raúl Prebisch</b> Por el Centro de Estudiantes	

REDACTORES:

<b>Dr. Vicente Fidel López</b>	<b>Dr. Hugo Broggi</b> Por la Facultad	<b>Pascual Chianelli</b> <b>Néstor B. Zelaya</b> Por el Centro de Estudiantes
<b>José González Galé</b> <b>Dr. Francisco M. Alvarez</b> Por los Egresados		

ADMINISTRADOR: **Bernardo J. Matta**

---

**Año XI**

**Marzo de 1923**

**Serie II. N° 20**

---

DIRECCION Y ADMINISTRACIÓN  
**CHARCAS 1835**  
BUENOS AIRES



## Problemas tranviarios

En la actualidad constituye una cuestión de importancia, determinar las tarifas que han de regir el transporte de pasajeros por tranvías en la Ciudad de Buenos Aires. El problema no es tan complejo, como parece serlo en apariencias. Es una simple cuestión de fijar la tasa de interés que ha de ganar el capital invertido en la implantación de esta industria.

Este enunciado implica considerar diversos conceptos fundamentales, que correlacionados determinan la tarifa tranviaria.

Analizar aisladamente los gastos y el producido de explotación es incurrir en un grave error. Es necesario relacionar estos conceptos y aun más, correlacionarlos con el capital invertido. La primera constituye la *utilidad de explotación* y la de éste con el capital invertido es la *tasa del interés*.

Puede aumentar el producido de la explotación y sin embargo, disminuir su utilidad, por crecimiento mayor de los gastos, y así también, sin variar el producido, puede mejorar la utilidad por una reducción de los gastos.

En efecto se tiene:

P = producido de explotación

G = gastos de explotación

U = utilidad de explotación

De donde:

$$U = P - G$$

Si P. aumenta en  $\Delta$  y no varía G; U crece en  $\Delta$ , es decir:

$$U + \Delta = (P + \Delta) - G$$

pero si G aumenta en  $\Delta + E$ , resulta que U disminuye en E desde que  $\Delta < (\Delta + E)$ .

De donde:

$$U - E = (P + \Delta) - [G + (\Delta + E)].$$

En síntesis, se tiene que cualquier variación en los términos del segundo miembro repercuten de inmediato en el primero; y de que, la utilidad de explotación, puede aumentarse ya sea reduciendo los gastos o creciendo el producido.

Reducir gastos en esta industria, como en la mayor parte de las manifestaciones de la actividad del hombre, es un hecho algo difícil, pues la tendencia es al encarecimiento de los componentes de las inversiones a efectuarse para el éxito de la industria: los salarios son más elevados; la duración de la jornada de trabajo más reducida; mayor el costo de los materiales, etc.; causas todas de encarecimiento, que no son siempre compensadas con una mejor utilización de los elementos de explotación.

Acrecentar el producido, si no responde, a una explotación más intensa del material de la industria, implica encarecer los servicios que presta y según su naturaleza, encuentra una resistencia más o menos fuerte en el público consumidor, que se ve perjudicado por el mayor desembolso que ha de efectuar.

Por otra parte, no es lo mismo obtener una utilidad de explotación de \$ 10.000 con un capital de \$ 100.000, que con uno de \$ 1.000.000; desde que en el primer caso, se tiene el 10 % y en el segundo el 1 % como tasa del interés.

Resulta entonces que con una misma utilidad de explotación la tasa de interés ha de variar, de acuerdo con el valor del capital invertido.

Todo aumento de este último, disminuye proporcionalmente la tasa del interés; que aumenta en forma relativa, con el crecimiento de la utilidad de explotación.

Es decir:

$$\begin{aligned} \text{Tasa de interés} &= t \\ \text{Capital invertido} &= c \end{aligned}$$

Se tiene:

$$f(t) = f(c) + f(u)$$

De manera que cualquier variación en los términos del segundo miembro, implica la modificación proporcional del primero.

Es un principio económico indiscutible que todo aumento del capital invertido, sino trae consigo el crecimiento de la utilidad de explotación, implica reducir la tasa del interés. De aquí la dificultad en esta clase de industrias, de que se inviertan

más capitales en nuevas obras, por cuanto, se reduce la utilidad de los capitalistas.

El aumento del capital invertido no implica el crecimiento inmediato de la utilidad de explotación. Si una línea de FF. CC. soporta el máximo de capacidad de tráfico proporciona también el máximo de rendimiento. Al construirse otra línea, se duplica el capital invertido, pero el tráfico no aumenta en igual proporción; por el contrario, se divide en dos. Es decir, la utilidad de la explotación se mantendrá igual pero corresponderá a un capital doble de donde la tasa de interés se habrá dividido por la mitad. Con el transcurso de muchos años, en que irá creciendo el tráfico, recién se llegará a la utilidad anterior; pero mientras tanto el capitalista se habrá perjudicado en sus intereses.

Mientras subsista la actual organización económica, es imposible dejar de considerar, la situación del capitalista, pues sino negará su esfuerzo y se vería retardado el progreso de países que como el nuestro, necesitan invertir grandes capitales en vías de comunicaciones, de un rendimiento futuro problemático.

Esto no significa, que no se haya de contemplar también, al salariado que presta la colaboración eficaz de su trabajo y al consumidor que usa el resultado de los esfuerzo del capital y del trabajo.

En resumen se tiene que, para resolver el problema de las tarifas tranviarias, se debe tener en cuenta:

1.º—*Tasa de interés* que ha de ganar el capital invertido en la industria, de acuerdo con lo que abone el gobierno nacional, provincial y municipal en sus actuales operaciones de crédito, según la naturaleza del capital, situación del mercado monetario, estado de los Bancos, y tomemos en cuenta que este país necesita del concurso del capital extranjero, para su desarrollo y especialmente para las vías de comunicación, dado que el capitalista nacional es rehacio a estas actividades.

2.º—Valor exacto del *Capital Invertido* representado por todas las inversiones hechas para instalar y explotar la industria.

Comprende el capital realizado, los debentures emitidos en su caso, fondo de reserva y cualquier otra forma de reunir caudales para el objeto de la industria.

3.º—Monto de los *Gastos de Explotación* que se refieren a: tracción, tráfico, conservaciones, renovaciones, impuestos, pa-

vimentaciones, jubilaciones, gastos de administración, etc. Tienen a aumentar por las causas ya enunciadas.

4.º—Intensidad del *tráfico* que permite determinar el producido de la explotación, desde que éste variará por el precio que se percibe por cada pasaje y por el número de las personas transportadas. Puede aumentar el producido, manteniéndose igual el número de pasajeros y aun reduciéndolo, por la aplicación de una tarifa más elevada. Con igual valor del pasaje, puede crecer el producido, por mayor cantidad de personas transportadas.

5.º—La utilidad de explotación se determina de acuerdo con la tasa de interés fijada y el capital invertido. Al importe obtenido se le aumenta el monto de los gastos y la cantidad que resulta debe ser el producido de la explotación, que dividido por el tráfico dará el precio medio del boleto. Sobre esta base se establecerá la tarifa definitiva con las correcciones concordantes con las exigencias del capital y del público consumidor, formulándose diferenciaciones equitativas.

Tal como hemos dicho, el aumento del capital invertido trae como consecuencia la reducción de la tasa de interés. Cuando no sea posible hacer esta disminución, ni perjudicar al público por un mayor costo del servicio, debe recurrirse a otra solución que concilie ambos intereses.

En el caso que consideramos, el capital a invertirse se destina a la construcción de un subterráneo de Retiro a Avellaneda. Su utilidad pública es indiscutible, desde que no puede ser encarado este asunto con un criterio simplista de tráfico, en cuyo caso hasta Constitución sería suficiente; sino como una cuestión que interese a la política nacional. Se trata de una obra pública vasta que beneficiará a toda la Capital y a un punto importante de la provincia de Buenos Aires. Entre otras ventajas puede enumerarse: la rapidez de comunicaciones que hará posible que muchos obreros y empleados puedan almorzar en sus hogares en mejores condiciones económicas y de higiene y haciendo una vida más familiar que en la actualidad, en que comen, a veces, en condiciones que comprometen la salud pública; traerá por esta misma rapidez de comunicación, la rebaja de los alquileres en toda la línea del actual subterráneo y de una amplia zona de afluencia, por cuanto, la población podrá distribuirse mejor en la superficie de la metrópoli, etc.

Si las empresas no pueden con sus actuales recursos construir esta obra y no se considera oportuno aumentar las tarifas tranviarias, es necesario arbitrar alguna otra forma de conseguir los capitales para su realización. Nunca puede admitirse la posibilidad, de abandonar la idea de efectuar esta construcción que colocará a la ciudad de Buenos Aires, a la par de las grandes metrópolis del mundo.

Sería entonces el caso de hacer un empréstito municipal, que debería efectuar por una suma mayor, que puede calcularse en 120 millones de pesos papel, para así, extender las obras al subterráneo Plaza Mayo a Plaza Italia que terminaría la red completa de comunicaciones, con ventajas indiscutibles de todo orden.

Esta cantidad sería entregada a la Compañía Anglo Argentina de Tranvías, quien justificaría su inversión. Las obras,, instalaciones, etc. serían de propiedad de la Municipalidad y la empresa gozaría del usufructo hasta el término de su concesión.

No debe hacerse la construcción por la municipalidad, por cuanto, se encarecería las obras por la intervención de diversos factores que en toda obra pública, aumenta su valor.

La empresa cobraría las tarifas pertinentes que le permitiría cubrir sus gastos de explotación y obtener la tasa del interés del capital invertido que se establezca de mutuo acuerdo, de conformidad con lo enunciado anteriormente. El excedente sería entregado a la Municipalidad para pagar el servicio del empréstito. Si este remanente no fuera suficiente, se podría gravar con un impuesto al mayor valor a todas las propiedades comprendida en la zona de afluencia de las obras a construirse. En esta forma todos los habitante beneficiados más inmediatamente con los subterráneos, contribuirían a su construcción, sin recargo al que usa el tranvía, que por lo general, son personas modestas, de recursos más reducidos.

Los subterráneos deben construirse. El problema es sólo encontrar los recursos sin perjudicar los capitales, asalariados ni al consumidor del servicio y en última circunstancia, el daño debe reducirse a su mínimo valor, compensándolo con un mayor servicio y con el progreso general de la ciudad de Buenos Aires, que interesa a todos sus habitantes.

MARIO LUIS RICCIO.