

10152

**AÑO XIII, SERIE II**

---

**REVISTA**  
DE  
**CIENCIAS ECONÓMICAS**

PUBLICACIÓN DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS  
CENTRO DE ESTUDIANTES Y COLEGIO  
DE GRADUADOS

**DIRECTORES**

**Dr. Mario Sáenz**

Por la Facultad

**Juan René Bach**

Por el Centro de Estudiantes

**Santiago Pradel**

Por el Centro de Estudiantes

**REDACTORES**

**Dr. Luis A. Podestá Costa**

**Ing. T. Sánchez de Bustamante**

Por la Facultad

**Dr. José P. Podestá**

**Dr. Italo Luis Grassi**

Por los Graduados

**Raúl Prebisch**

**Américo Rivas**

Por el Centro de Estudiantes

**ADMINISTRADOR**

**Juan C. Chamorro**

---

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

**CALLE CHARCAS, 1835**

BUENOS AIRES

## Tarifas ferroviarias (\*)

« Las tarifas en tráfico común constituyen la parte más compleja de la «tarificación.» — COLSON.

« Si hubiera usted buscado tan a menudo como yo las maneras de establecer el precio de costo, se hubiera usted convencido que es la cosa « más difícil del mundo. » — THIERS.

*Consultado por varios alumnos del curso de transportes y tarifas, sobre la conveniencia de publicar en la « Revista de ciencias económicas » varios trabajos de don Celestino Corti, algunos de ellos inéditos, otros que fueron agregados a expedientes oficiales de la Dirección general de ferrocarriles, y, finalmente, pocos que vieron la luz años atrás, todos dedicados al estudio del problema ferroviario argentino, me ha sido fácil dar una respuesta afirmativa, porque creo que se hará una publicación útil a los estudiantes y a los estudiosos de estas cuestiones, en las que no abundan ni los entendidos ni los trabajos, al mismo tiempo que un acto de justicia hacia un meritorio cuán modesto servidor del país, que desde sus funciones oficiales defendió con tesón los intereses generales.*

(\*) En conocimiento de que don Celestino Corti había realizado diversos trabajos íntimamente ligados con los estudios de nuestra Facultad, ya en cumplimiento de sus funciones administrativas, ya por vocación propia, solitamos de sus herederos se nos facilitara dichos trabajos y la autorización para publicarlos. Correspondido amablemente nuestro pedido, comenzamos hoy su publicación. Los trabajos a publicar tienen por título los siguientes : 1° Tarifas ferroviarias; 2° Sobre lo « justo y razonable » de los precios de transporte; 3° Aumento del 22 por ciento en las tarifas; 4° Estudio y fijación de capitales; 5° Capital y tarifas en la ley 5315; 6° Fondos de renovación; 7° Contabilidad de ferrocarriles de propiedad del Estado; 8° Contabilidad y control de ferrocarriles; 9° Ferrocarriles del Estado. Contabilidad del presupuesto y respectivas rendiciones de cuentas; 10° Establecimiento de pasos a nivel; 11° Desvíos particulares; 12° Ensayos sobre logismografía. — (N. de la D.)

*Don Celestino Corti hizo su carrera administrativa en el ferrocarril Andino, donde era tenedor de libros; con motivo de la venta de la línea, fué trasladado a la Dirección general de ferrocarriles, con el carácter de segundo jefe de la Inspección comercial y administrativa, de la que fué luego inspector general, cargo que ocupaba cuando le sorprendió la muerte el 30 de agosto de 1918.*

*Sus trabajos acusan un temperamento inteligente y estudioso, un espíritu sagaz y observador; a la par que el testimonio de quienes lo conocieron agrega a estas cualidades la de una personalidad moral completa; bueno con los suyos, bueno como jefe y bueno como hombre; modesto, con esa modestia fundada en la fuerza de la propia capacidad, conocida y no exagerada, que hizo de Corti un funcionario querido y respetado, cuya tradición conserva aún incólume el recuerdo de sus altas dotes, bien probadas por cierto en la labor que realizó.*

*Sus vastos conocimientos en materia ferroviaria motivaron su designación para reorganizar la contabilidad de los Ferrocarriles del Estado, como lo dicen los honrosos considerandos que preceden al decreto del Poder ejecutivo nacional de 10 de diciembre de 1917.*

*No he tenido trato personal con don Celestino Corti. Pero llevado por la vida administrativa al cargo que él ocupó, he podido apreciar el vigor de su talento y el valor de su trabajo; por eso es que me adhiero con todo calor a esta publicación de sus estudios, que, como lo dije al principio, es un merecido homenaje a sus virtudes, tan sencillo y elocuente, como fué modesta su laboriosa vida. — Buenos Aires, junio 22 de 1925. — MANUEL F. CASTELLO, profesor de transportes y tarifas.*

Por tarifa ferroviaria se entiende la suma o precio que corresponde al ferrocarril por la ejecución del transporte y por las operaciones especiales que debe efectuar relacionadas con éste (1).

Las tarifas ferroviarias deben considerarse :

- a) bajo el aspecto económico;
- b) bajo el aspecto jurídico; y
- c) bajo el procedimiento legal que debe observarse para su formación, lo que trataremos, a los fines que nos proponemos, de exponer lo más brevemente posible en los capítulos que siguen :

(1) El problema más grave de la legislación ferroviaria es fuera de toda duda el de las tarifas, el cual ha cansado la mente de legisladores, juristas y técnicos; ha suscitado en los parlamentos muchas discusiones vivaces y no está aún del todo resuelto, constituyendo, por el contrario, la manzana de la discordia entre las compañías, los gobiernos y el público. (Gasca).

## I. — Las tarifas ferroviarias bajo el aspecto económico

Bajo el aspecto económico las tarifas ferroviarias representan el valor del transporte y la compensación que corresponde al capital empleado para el establecimiento de esta industria y para cubrir los gastos necesarios para ejercerla.

En rigor las tarifas ferroviarias deben corresponder no sólo a los gastos de explotación sino también al interés y a la extinción gradual del capital empleado en las construcciones ferroviarias.

La extinción gradual del capital es una condición *sine qua non* para las concesiones a término, cosa que no sucede en nuestro país donde los ferrocarriles están concedidos a perpetuidad; de lo que se deriva que en las tarifas de nuestros ferrocarriles el importante factor de la extinción del capital no debe tomarse en cuenta (2):

La parte de las tarifas que comprende los gastos de explotación se llama *precio de transporte* y *peaje* la que representa el capital y su interés.

Cuando la industria ferroviaria era aun incipiente y no había manifestado su gran importancia en la vida de las naciones, los criterios para fijar las tarifas eran los mismos que adoptaban los acarreadores comunes. Los pasajeros pagaban en base a distancia, las mercaderías también en base a la distancia y al peso sin distinción de clases. Pero no pasó mucho tiempo sin que se notara que con tal sistema, se dejaban de lado elementos substanciales para determinar el valor del transporte.

La tarifa, como se ha dicho, representa el precio que debe corresponder al ferrocarril por el servicio que presta; pero el valor de este servicio está determinado por el costo, esto es, por los gastos necesarios para efectuarlo y por la ley de la demanda y de la oferta, pues no es dable poner en duda que el transporte, como cualquier mer-

(2) El costo del transporte ferroviario se compone de dos partes distintas :  
1° Gastos que representan el interés y la amortización del capital de establecimiento. 2° Gastos de explotación que se subdividen en :

a) Desgaste de las instalaciones y sus partes constitutivas;

b) Consumo de materiales;

c) Personal, que consiste en el trabajo humano utilizado en la explotación.

Los gastos se dividen, además, según su naturaleza, en *variables* y *fijos* o *constant*es, según si su *quantum* varía o no con las variaciones del tráfico.

A los gastos fijos, que quedan iguales en toda circunstancia, independiente-mente, de la cantidad del tráfico, pertenecen en su totalidad los que se refieren al interés y amortización del capital y de acuerdo con cálculos hechos son iguales, más o menos, a la mitad de los gastos de explotación. (Ulrich.)

cadería o trabajo prestado, tiene su valor determinado por esa ley económica universal y por lo mismo debe pagarse no sólo por lo que cuesta sino por lo que vale.

Una tarifa que en el transporte de mercaderías tuviera en cuenta solamente el peso y la distancia y no el valor de la misma, sería incompleta. Sea, por ejemplo, el transporte de 500 kilogramos de seda y 500 kilogramos de carbón. Si estos artículos debieran llegar al mercado con un recargo igual de transporte, la seda no se resentiría proporcionalmente al carbón, del flete pagado, mientras que para el carbón se produciría un recargo que tal vez no permitiese su venta a los precios corrientes. Además, no se tendría en cuenta la mayor responsabilidad en que se incurre en el transporte de mercaderías de un valor más elevado.

Por esto en las tarifas, las mercaderías de poco valor pagan menos que las que tienen un valor mayor, obteniéndose así un incremento en el tráfico de la cantidad de las mercaderías transportadas.

Pero las tarifas en base al valor no están constituidas de manera que cada mercadería tenga una tarifa aparte. Se usa por el contrario establecer algunas clases entre las que se reparte según la naturaleza de las mismas, las mercaderías de un valor análogo. Ni el criterio del valor en la formación de las tarifas entra siempre solo, pues también se tiene en cuenta en la clasificación, la importancia económica del producto, la posibilidad de la expedición y de la recepción y las operaciones a efectuarse. (Ulrich).

Otro elemento que concurre a la formación de las tarifas es la velocidad del transporte. Mayor es la velocidad y mayor resulta, no sólo el costo del servicio, sino también la utilidad que deriva de la economía de tiempo.

Los transportes a gran velocidad, si se refieren a los pasajeros, requieren además de medidas especiales de seguridad y a veces de un material especial de explotación, un mayor consumo de material y de combustible y una vigilancia extremada. Si se refieren a las mercaderías necesitan, también, aún cuando en menores proporciones, un aumento de gastos.

Con el estudio, cada vez adelantado, del valor del transporte, se han venido así completando los criterios con que se aprecian los factores ordinarios y las tarifas se han establecido de una manera siempre más racional.

Pero esta organización no podría dejarse al único arbitrio de las empresas ferropviarias particulares. No siendo ellas, por el monopolio de hecho de que gozan, refrenadas por la libre concurrencia, se impone la intervención del Estado; y, ahora, casi en todas partes, sin

la aprobación de éste no se pueden imponer nuevas tarifas o modificar las existentes.

El modo como han venido organizándose las tarifas de pasajeros y mercaderías ha sido el siguiente :

#### PASAJEROS

No era el caso de hacer intervenir en la determinación de las tarifas los elementos de calidad, peso o valor : debía tan sólo darse intervención al elemento de la mayor comodidad, y de aquí la distinción de los pasajeros en diversas clases y la fijación de las tarifas correspondientes.

También la velocidad del transporte ofrecía otro elemento normal de tasación y así se han formado las tarifas para los trenes rápidos y trenes comunes.

Mas no tardó en tomarse en consideración otros elementos que, con respecto a los precedentes, se podrían llamar especiales, tales como la competencia de otros medios de transportes, la frecuencia de los viajes, etc., derivándose de ellos los boletos a precios reducidos de diversas especies — boletos de ida y vuelta, de abono, de recreo, circulares, para exposiciones, fiestas, etc.

#### MERCADERIAS

Para las mercaderías la transformación del sistema de tarificación de los acarreadores comunes debía asumir una faz más importante, sea por los diversos elementos que concurren a determinar el precio del transporte, sea por la clasificación de las mercaderías que puedan ser sujetas al mismo precio de transporte. Las mercaderías se subdividen en primer término en *equipajes*, en *encomiendas* (mercaderías a transportarse a gran velocidad), y en *cargas* (mercaderías a transportarse a pequeña velocidad).

Los *equipajes* forman una categoría diferente a las demás mercaderías en razón del objeto de su transporte, que es el de ser transportados al mismo tiempo que el pasajero. Para ello existen condiciones especiales de transporte y responsabilidad.

Las mercaderías a transportar por *encomiendas* no ofrecen por lo general, una clasificación verdadera y propia, sino algunas subdivisiones sugeridas por la naturaleza de los objetos, como ser : el dinero, las alhajas; etc.

Las mercaderías a transportar como *cargas* ofrecen, por el contrario, materia para una clasificación amplia porque comprenden la

gran cantidad de tráfico, desde la mercadería más rica a la más pobre. Se subdividen en muchas clases, comprendiendo en las primeras las mercaderías de mayor valor y en las últimas aquellas de valor ínfimo tasándolas en orden decreciente. El número de estas clases varía según las compañías. El ferrocarril Central Argentino tiene, por ejemplo, 12 ordinarias y 3 reducidas, mientras que el ferrocarril Sud tiene 8 ordinarias y 4 especiales.

Para saber a qué clase deben asignarse las mercaderías, existe en las tarifas una nómina de ellas, dispuesta en orden alfabético con la indicación de las clases correspondientes, que se denomina *Clasificador*.

La clasificación tiene en las tarifas una función de la mayor importancia por cuanto es sobre ella que descansa el mecanismo de la tasación de los transportes.

A fin de que pueda responder eficientemente al objeto que informa su utilidad es necesario que la clasificación sea revisada por períodos no demasiado largos, pues el progreso científico pone cada día sobre el mercado nuevos productos, o diferentes de los antiguos, y no es fácil asignarlos a una, más bien que a otra clase, si falta la designación respectiva en el clasificador.

También sería un paso acertado para la unificación del servicio de transporte, la imposición de un clasificador único para todos los ferrocarriles del país. Actualmente una de las anarquías que deben lamentarse es precisamente la vigencia de clasificadores distintos en cada ferrocarril.

En los casos en que las mercaderías a transportarse no figuren e nel clasificador, el aforo se hace por asimilación, esto es, asignándolas a las clases con las cuales tienen más analogía.

En todos los países las concesiones de los ferrocarriles corresponden al Estado el cual al otorgarlas establece el límite máximo de las tarifas que el concesionario podrá imponer. Estas tarifas se llaman de *concesión o legales*.

Estando sin embargo en el interés del concesionario, el fomentar y estimular el tráfico y los transportes a fin de aumentar sus productos, — habiendo la experiencia demostrado que las tarifas de concesión por lo mismo que constituyen un máximo, resultan más bien prohibitivas en vez de favorecer el incremento de los transportes — se han efectuado estudios especiales respecto de las condiciones de los mismos transportes, de las corrientes del tráfico, del efecto de las tarifas sobre las diversas clases de mercadería, etc., deduciéndose de esas indagaciones tarifas más en armonía con las condiciones ordinarias aplicables a la generalidad de los transportes y que

podieran así servir de base para la tarificación teniendo en cuenta el valor de las mercaderías y las distancias a recorrer. Estas tarifas que sirven de límite a las variaciones posibles de las tarifas son las llamadas *tarifas generales*.

Mas no bastando las tarifas generales a la industria de los transportes, la cual, para poderse desenvolver y prosperar, debe tener bien en cuenta las condiciones muy mutables de la producción, del comercio y de las necesidades y costumbres diversas reinantes, se han formado otras a la par de aquéllas, las que fundándose más particularmente en la conveniencia de dar incremento al transporte de especiales y determinados productos de algunas localidades, toman el nombre de *tarifas especiales*, que Legrand llamaba *tarifas flexibles*.

Muchos son los criterios que presiden a la formación de las tarifas especiales, pero los que predominan son los que se refieren a la *cantidad* de la mercadería, al *recorrido mayor* y a la *frecuencia* de las expediciones.

Respecto a la cantidad se ha considerado que los transportes de grandes cantidades ofrecen ordinariamente ventajas que deben tenerse bien en cuenta. Así como en la vida doméstica las adquisiciones al por mayor hacen que se obtenga una rebaja en los precios con relación a las compras al menudeo, en los transportes por ferrocarril el despachar mucha mercadería de una sola vez pone al expedidor en condiciones de obtener el transporte a un precio más bajo, puesto que las empresas tienen por lo general, un ahorro de gastos y menores riesgos cuando transportan un vagón completo, por ejemplo, con mercaderías de un sólo remitente para un mismo destinatario, en lugar de un vagón con varios bultos de mercaderías provenientes de distintos cargadores y puntos diversos, dirigidos a diferentes destinatarios.

Lo mismo acontece respecto del criterio del *recorrido mayor*. Desde que existe la industria de los transportes, el precio exigido por las pequeñas distancias, es proporcionalmente más elevado del que se cobra por las grandes distancias por cuanto existen algunos gastos que se conservan iguales, sea corto o largo el recorrido a efectuarse y otros que no aumentan en proporción.

También el criterio de la *frecuencia* de las expediciones influye lógicamente en la formación de las tarifas especiales. Si hay cargadores que se comprometen a hacer transportar muchas centenas de vagones de mercaderías por año, se establece aquella condición mercantil que es propia de los contratos al por mayor frente a los contratos al menudeo.

En las industrias — y así en la ferroviaria — el cliente constan-

te que se compromete en importantes contratos, merece que se le acuerden aquellas rebajas que están o representan el *quantum* de una mayor ganancia, que él, a su vez, asegure al acarreador.

En un principio estas tarifas eran más bien convenidas por contratos especiales estipulados con los que se comprometían a transportar una determinada cantidad de mercaderías, pero, después, quitándosele todo aquello que podía tomarse como una preferencia injusta en contra de los pequeños cargadores, se fijó mejor el carácter especial de las mismas tarifas, que es el de hacerlas accesibles a todos en la misma medida; y así se establecieron para algunas mercaderías *tarifas a escala*, según las cuales las facilidades concedidas por un determinado número anual de vagones se hacen extensibles proporcionalmente a todos en razón de la mayor o menor importancia de los transportes, con normas establecidas y hechas conocer a los que entienden hacer uso de ellas. Así, por ejemplo, existen tarifas por las cuales el que se obligue a despachar anualmente cien vagones de mercaderías, obtiene a fin de cada año — siempre que haya cumplido su compromiso — una rebaja sobre el total de los fletes, del medio por ciento, y el que se obligue a despachar doscientos vagones obtiene una rebaja del uno por ciento y así sucesivamente.

Muchas tarifas especiales tienen el carácter de *competitivas* (tarifas de concurrencia, particulares, etc.) y se establecen con el fin de conservar o atraer el tráfico que de otro modo se desviaría o seguiría por otra vía, otro ferrocarril, línea de navegación, etc.

Cada uno de los criterios que se han indicado respecto de la *cantidad*, *recorrido* y *frecuencia*, no determina siempre una correspondiente tarifa especial; por el contrario, lo más de las veces uno de aquellos criterios se entrelaza con los otros dos y con otros secundarios.

De modo que tan sólo la distancia no basta para determinar una rebaja, sea porque con el mayor recorrido el transporte de algunas mercaderías no es para el ferrocarril más barata, sea porque la pérdida producida por la rebaja no puede ser compensada por un aumento de tráfico, o bien sea porque pueden aumentar los riesgos del transporte. Entonces al criterio de la distancia se une el de la cantidad o el de la frecuencia, y para disminuir los gastos de la empresa, se agrega también el de una menor responsabilidad.

No debe creerse que para la determinación de las tarifas en cuestión, se pueda siempre calcular todos estos criterios y elementos con reglas precisas y matemáticamente de modo de poder afirmar que en las rebajas acordadas, la mayor distancia influya por tanto, la mayor cantidad por cuanto, etc.

La evaluación es compleja y está supeditada a la condición de que las tarifas sean una remuneración suficiente por el servicio prestado.

No debe olvidarse tampoco que en la fijación de las tarifas debe tenerse muy presente que las mercaderías a las cuales corresponda aplicarlas, han de poder dar margen a que sea agregado a su precio el del flete sin encarecerlas hasta comprometer su comercio. Como una máxima que debería siempre guiar al criterio de los que están llamados a estudiar y a establecer los precios de los transportes en los ferrocarriles, consignamos este célebre principio : *en materia de tarificación de transportes no hay más que una sola regla racional : la de exigir a la mercadería todo lo que ella puede pagar ; todo otro principio es arbitrario.*

Considerada cada empresa ferroviaria en relación a las demás, se nota que ni bien una viene a encontrarse en contacto con las otras, se presenta fatalmente la necesidad de que deban entenderse mutuamente estableciendo *servicios comunes*, llamados también de *intercambio*, *combinados* o *cumulativos*, en virtud de los cuales las mercaderías son transportadas por las vías de diversas empresas como si constituyeran un solo ferrocarril.

Suprimida la necesidad en el cargador, de retirar las consignaciones en el punto en que acaba la línea con la cual ha convenido el transporte, eliminados los inconvenientes y los riesgos de los trasbordos, el comercio obtiene — mediante los servicios combinados — ventajas y facilidades muy importantes, aparte de que las diversas empresas, en base a convenios especiales que fijan los términos, la manera de entrega, la responsabilidad, etc., pueden utilizar en común un material rodante.

Por estas condiciones, modificándose los precios de los transportes, se establecieron ex profeso *tarifas cumulativas* llamadas también *comunes* o *combinadas*, es decir, tarifas que comprenden los precios de los transportes entre estaciones de dos o más ferrocarriles.

Los principios para el establecimiento de tarifas combinadas, descansan en un criterio de unidad en base a un sistema de tarifas como si se tratase de una sola empresa. Dice Ulrich : « Generalmente cada ferrocarril fija sus precios unitarios o el monto total de la cuota, pero a veces se establecen también *precios unitarios* (bases) *iguales* para todos los ferrocarriles que participan en la tarifa cumulativa. Muchas veces presentan estas tarifas una *reducción* con relación a los precios de los diversos ferrocarriles en su tráfico local, sea que las bases o cuotas de participación fijadas sean más reducidas, o sea que los gastos de expedición (terminal) se computen en las tarifas de

las mercaderías tan sólo por la línea despachadora o recibidora sin exigirla para las líneas intermedias. » Nota del mismo Ulrich, que la supresión del terminal en las líneas intermedias, forma regla en Alemania.

Una especie más imperfecta de las tarifas cumulativas son las llamadas de *redespacho*, esto es, la combinación de los precios de tarifas locales entre las estaciones de una línea y las estaciones de tránsito comunes a las diversas líneas, de modo que el precio total del transporte resulta de la suma de los diversos precios de tarifa hasta la estación de tránsito. (Ulrich.)

#### GASTOS DE EXPEDICION (TERMINAL)

En la práctica se ha observado que para cada expedición de mercaderías se producen determinados gastos que están más bien en relación al peso o volumen de la mercadería que a su recorrido.

Estos gastos tienen diferentes denominaciones según los países, y así tenemos en Austria *derechos de manipulación*, en Francia *gastos de mantención*, en Italia *derechos fijos*, en Inglaterra *terminal*, denominación esta última que ha sido adoptada también entre nosotros.

Los gastos de expedición comprenden el recibo de las mercaderías su pesaje, la carga y descarga correspondientes, la confección de los documentos (formularios) que deben acompañar las consignaciones, la preparación y manejo de los vagones (maniobras) y todas las demás operaciones necesarias en las estaciones de despacho para alistar el transporte y en las estaciones de llegada para efectuar la entrega de las mercaderías y también los gastos incurridos en las instalaciones destinadas a esas operaciones, depósitos, desvíos, etc.

En la determinación de las tarifas, los gastos de expedición se adicionan generalmente a la tarifa propiamente dicha, obteniéndose así el importe a cobrarse para cada unidad de tráfico por la distancia recorrida; ejemplo : sea la tarifa 0,40 por tonelada kilómetro y el terminal 4 pesos por tonelada, para un transporte a 10 kilómetros y otro a 100.

10 kilómetros : tarifa, 0,40 por kilómetro...	\$ 4,—	
terminal .....	„ 4,—	\$ 8,—
100 kilómetros : tarifa, 0,40 por kilómetro...	\$ 40,—	
terminal .....	„ 4,—	\$ 44,—

En Francia para cada tonelada de mercadería a transportarse a *pequeña velocidad*, los gastos de mantención se han avaluado (1903) como sigue :

Carga .....	Francos 0,40
Descarga .....	„ 0,40
Gastos de estaciones de despacho .....	„ 0,35
Gastos de estaciones de llegada .....	„ 0,35
	Francos 1,50

Para las consignaciones en tránsito de un ferrocarril sobre otro, se cobra un derecho adicional de 0,40 francos que se designa con el nombre de *derecho de tránsito* a dividirse por mitades entre las dos compañías.

En Italia el *derecho fijo* se agrega a la tarifa, del modo siguiente :

Clases	Tarifas por ton. y por Km.	Derecho fijo por ton.
1 <sup>a</sup> .....	0,1646	0,1115
2 <sup>a</sup> .....	0,1442	2,1115
3 <sup>a</sup> .....	0,1236	2,1115
4 <sup>a</sup> .....	0,1030	2,1115
5 <sup>a</sup> .....	0,0824	2,1115
6 <sup>a</sup> .....	0,0721	1,2618
7 <sup>a</sup> .....	0,0618	1,2618
8 <sup>a</sup> .....	0,0515	1,2618

Si las consignaciones deben recorrer líneas de tres o más empresas, además del *derecho fijo*, se aplica para cada compañía intermediaria, un derecho suplementario de 0,3605 libras por tonelada si se trata de cargas de las primeras cinco clases, y de 0,1803 libras por tonelada si se trata de cargas de las clases séptima, sexta y octava.

En Inglaterra los *terminales* son generalmente muy elevados. En 1881-82 se constató que había terminales iguales al 50 por ciento de la tarifa total y que el 20 por ciento de las entradas totales de las cargas provenían de esa tasa. La ley de 10 de agosto de 1888, artículo 24, tiende a fijar un máximo también para los terminales.

En Suiza los gastos de expedición varían según el recorrido y así se tienen terminales calculados de 1 a 20 kilómetros, de 21 a 39 y un suplemento kilométrico para los recorridos de 40 kilómetros en adelante. Para el tráfico en tránsito no existen terminales a favor de las compañías intermedias.

En Alemania, los gastos de expedición no siempre son fijos, cualquiera que sea la distancia : en Prusia, por ejemplo, rige una escala por la cual esos gastos fijados en un mínimo para los primeros 10 kilómetros, van aumentando de 10 en 10 kilómetros hasta 100; así las clases correspondientes a « mercaderías sueltas » que de 1 a 10 kilómetros, tienen un terminal de 0,10 pfenings por cada 100 kiló-

metros, 0,15 de 51 a 60 kilómetros, de 91 a 100 kilómetros tienen 0,19 y pasando de 100 kilómetros, 0,20.

Para citar un ejemplo de nuestros ferrocarriles diremos que en las tarifas del ferrocarril de Entre Ríos, se incluyen los terminales siguientes :

1 <sup>a</sup> .....	\$ 4,13800
2 <sup>a</sup> .....	„ 3,30500
3 <sup>a</sup> .....	„ 2,48300
4 <sup>a</sup> .....	„ 2,06900
5 <sup>a</sup> .....	„ 2,00500
6 <sup>a</sup> .....	„ 1,85900
7 <sup>a</sup> .....	„ 1,49400
8 <sup>a</sup> .....	„ 1,23500

#### FORMAS DE LAS TARIFAS

Los precios de los transportes se computan generalmente en base a dos elementos principales : *el peso y la distancia*, lo que quiere significar que descansan sobre la *unidad del tráfico*, esto es, *pasajero-kilómetro, tonelada-kilómetro*, siendo el costo de la unidad del tráfico la *base de la tarifa*.

Las tarifas bajo el punto de vista de su forma, son : *kilométricas*, o sea aquellas en que los precios unitarios están computados para todas las distancias posibles de las líneas;

*A precio fijo o de estación a estación*, en las que los precios unitarios están calculados para cada estación con relación a todas las demás de la línea.

Para calcular el precio (flete) de un transporte, basta conocer el peso del mismo, la distancia y la base o bases de las tarifas. Sin embargo, si esta es la regla no son raros los casos en que las tarifas se establecen en base al peso y a los puntos de proveniencia y destino. Aparentemente los precios así calculados no tienen ninguna relación directa con la distancia y emanan de la consideración que cada recorrido tiene una individualidad propia y presenta algunas condiciones especiales técnicas y económicas; pero, a pesar de ello, esos precios tienen siempre relación con la distancia — a la cual es forzoso referirse en un primer estudio de la tarifa — habiéndose tan solo introducido algunas modificaciones aconsejadas por razones especiales de competencia o de otro orden.

Con respecto a la relación entre el precio total y la distancia, las tarifas se distinguen en : *tarifas proporcionales o sencillas y tarifas diferenciales*.

El carácter propio de las *tarifas proporcionales* es que a la unidad de la distancia (kilómetro) y de peso (tonelada) corresponde invariablemente el mismo precio, de modo que si una tonelada de mercaderías transportada a 100 kilómetros paga un peso, a 200 kilómetros pagará dos.

Esta tarifa será evidentemente representada por una línea recta como O A.

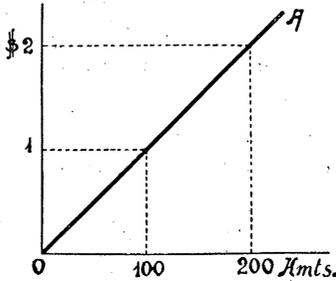


Fig. 1

Las tarifas son *diferenciales* cuando el precio de transporte no crece en razón directa de la distancia, sino que disminuye a medida que ésta aumenta. « En el tráfico de cargas — ha escrito Ulrich — se incluyen desde luego en la tarificación absolutamente diferencial, aquellas tarifas en las que a los precios calculados en relación a la distancia, figura agregada una tasa fija en concepto de gastos de expedición (terminal), porque esa adición da un valor diferente a la base según la distancia. »

Si el terminal fuera de 4 pesos por tonelada y la base de la tarifa 0,03 pesos por tonelada-kilómetro, tendríamos :

Kilómetros	Tarifa	Terminal		Base kilométrica	Total para las distancias
10.....	0,03	+ $\left(\frac{4}{10}\right)$	= 0,40	= 0,43	\$ 4,30
50.....	0,03	+ $\left(\frac{4}{50}\right)$	= 0,08	= 0,11	„ 5,50
100.....	0,03	+ $\left(\frac{4}{100}\right)$	= 0,04	= 0,07	„ 7,—
175.....	0,03	+ $\left(\frac{4}{175}\right)$	= 0,0228	= 0,0528	„ 9,25
250.....	0,03	+ $\left(\frac{4}{250}\right)$	= 0,016	= 0,046	„ 11,50
300.....	0,03	+ $\left(\frac{4}{300}\right)$	= 0,0133	= 0,0433	„ 13,—
500.....	0,03	+ $\left(\frac{4}{500}\right)$	= 0,008	= 0,038	„ 19,—

Puede observarse que el terminal se agrega al precio de la tarifa sólo por conveniencia, desde que el mismo podría muy bien ser cobrado por separado como cualquier otro concepto especial que se perciba. En tal caso, como es fácil deducir, la tarifa quedaría reducida a una tarifa sencilla con la condición de exigir aparte los gastos de expedición. Podemos entonces decir que la tarifa que se hace diferencial tan sólo por la inclusión de los gastos de expedición, puede denominarse « *tarifa proporcional o sencilla con terminal* ».

El terminal no es siempre la representación genuina de los gastos efectivos de expedición, y, por el contrario, a veces se eleva mucho más arriba del importe de los mismos gastos, calculándose, por otra parte, generalmente con mucha arbitrariedad. « El terminal, teóricamente, vendría a ser el costo correspondiente a una distancia nula de transporte. » (Schneidewind.)

La tarifa con terminal tiene la siguiente representación gráfica :

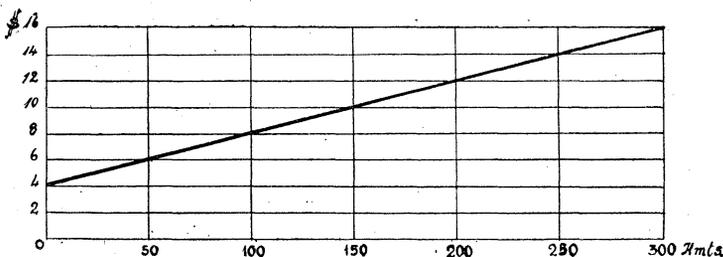


Fig. 2

La inclusión del terminal en el importe de la tarifa no obra de una manera sensiblemente diferencial, sino en las pequeñas distancias; para las grandes su influencia decrece gradualmente.

Las tarifas verdaderamente diferenciales son las que dependen de la distribución de los precios por escalas decrecientes.

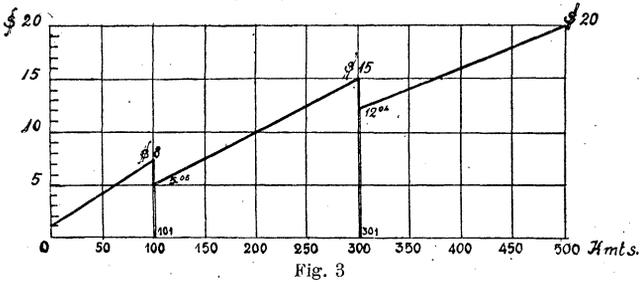
Aun cuando se pueden deducir muchísimas combinaciones de estas tarifas, anotamos tan sólo las siguientes :

- a) A bases variables;
- b) A bases constantes, llamadas también tarifas belgas;
- c) Parabólicas.

En las tarifas a bases variables el recorrido es dividido en secciones para las que los precios de la base disminuyen pero aplicando cada uno de ellos sobre todo el largo de la sección. Así en el caso que la tarifa sea :

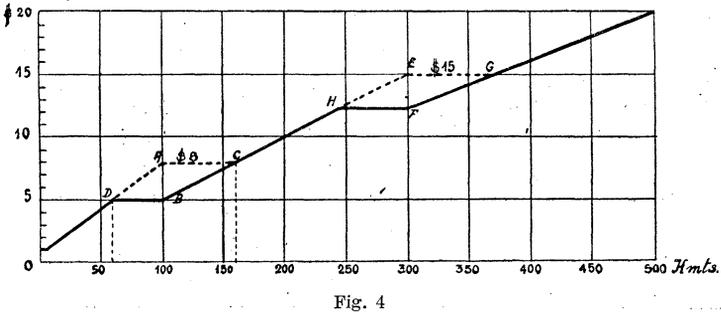
Hasta 100 kilómetros .....	0,08
De 101 a 300 kilómetros .....	0,05
De 300 kilómetros arriba .....	0,04

tendremos :



de cuya figura se deduce como por un recorrido de 100 kilómetros se pagaría \$ 8.00 mientras que por un recorrido de 101, la suma a pagarse sería de \$ 5.05, inconveniente que se encuentra al llegar a la segunda sección de la tarifa en que por 300 kilómetros el precio a abonar ascendería a \$ 15.00 y por 301 kilómetros a \$ 12.04.

Esta anomalía no podía tolerarse y fué corregida por el sistema de escalas, obteniéndose :



en que la línea horizontal A C está para significar que aun cuando la base de la tarifa de 101 kilómetros a 160 es de 0,05, hasta esta última distancia el mínimo se fijará en 8 pesos.

Pero podía acordarse que en lugar de elevar la tarifa para la distancia de 101 a 160 kilómetros, se rebajase por el recorrido que permitiese trazar la línea B D y entonces se tendría que de 62 a 100 kilómetros, el precio a abonar sería de \$ 5, aun cuando la base fuera de 0,08.

Las mismas reglas podían aplicarse para los puntos E y F que forman los escalones E G y F H.

TARIFAS A BASES CONSTANTES O BELGAS

Eraminando la figura 4, se nota cómo para la distancia de 63 a 100 kilómetros se paga el mismo precio : Esta anomalía ha sido corregida por las tarifas belgas, puestas en uso por primera vez en 1880 por los ferrocarriles de Bélgica.

Por este sistema las distancias se dividen en zonas : la base kilométrica de cada una de éstas queda constante aun cuando no se haya recorrido por completo. La tarifa se obtiene así sumando los precios de las diversas zonas recorridas.

Sean los precios de una tarifa :

	Por Km.
Hasta 25 kilómetros .....	0,08
De 25 a 100 kilómetros .....	0,04
De 100 a 300 kilómetros .....	0,035
De 300 a 600 kilómetros .....	0,030
Más de 600 kilómetros .....	0,025

se encuentra que la tarifa representa una línea quebrada *ijbcdef* que va inclinándose cada vez más hacia la horizontal. Los escalones han desaparecido y los precios de un recorrido determinado no pueden ser inferiores a los que corresponden a un recorrido menor.

La figura que sigue hace resaltar muy bien que la tarifa a 700 kilómetros es igual a la suma de los precios de las diferentes zonas o sea :

$$a b + b c + c d + d e + e f$$

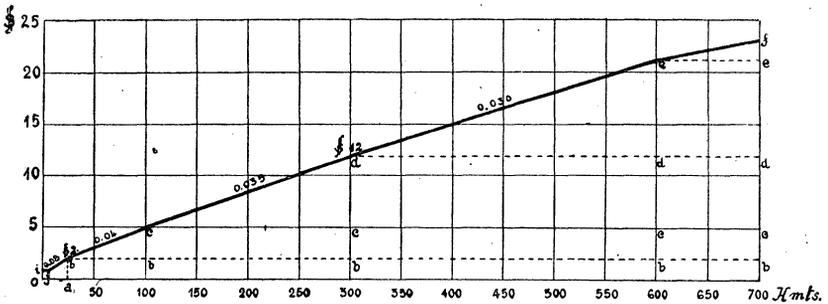


Fig. 5

## TARIFAS PARABOLICAS

La tarifa parabólica es la que presenta un decrecimiento constante en la base para un mismo incremento de la distancia.

Esta forma de tarifa permite dividir las distancias en zonas muy pequeñas y hace decrecer el precio del transporte en una cantidad proporcional a la distancia ya recorrida, lo que puede considerarse como el ideal en la tarificación ferroviaria.

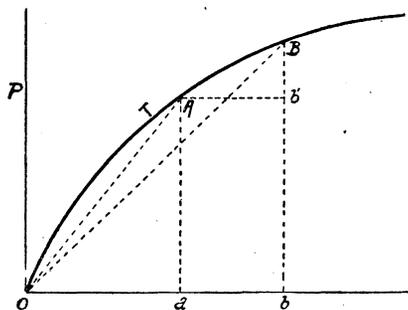


Fig. 6

Una tarifa que reúne estas condiciones estaría representada evidentemente por una curva, la que tiene la forma de una *parábola*, de donde proviene el nombre con que se distingue a esta clase de tarifas.

Para dar una idea de la construcción de estas tarifas, transcribimos de un trabajo de J. Courau :

Sea  $K$  la cantidad de kilómetros recorridos y  $P$  la suma en pesos que cuesta el transporte.

Sea  $A$   $a$  el precio correspondiente a una de las divisiones.

Para calcular el precio  $B$   $b$  de la división siguiente, se presentan dos métodos según la forma de la tarifa diferencial adoptada.

1° Adoptándose la *tarifa ordinaria*, hay que multiplicar la distancia total  $O$   $b$  por la base  $T$  de la tarifa. El precio  $P$  será pues :

$$P = K T \text{ o } \frac{P}{K} = T.$$

Para que la base decrezca, pasando de una zona a la otra proporcionalmente a la distancia ya recorrida, debemos escribir :

$$\frac{P}{K} = T - R K$$

$$P = T K - R K^2$$

Si ahora acercamos indefinidamente las divisiones de las distancias, de modo a hacer las zonas infinitamente pequeñas, esta última ecuación representará una curva de segundo grado.

2º En la tarifa belga debemos calcular el suplemento de precio  $b'B$ , multiplicando la longitud de la zona  $ab$  por la base  $T$ , correspondiente a esa zona.

Si pues, llamamos  $K$  y  $K'$  las distancia  $Oa$  y  $Ob$  y  $P$  y  $P'$ , los precios correspondientes, tendremos :

$$P' - P = T (K' - K)$$

$P' - P$  siendo el suplemento de precio buscado y  $K' - K$  la longitud de la zona  $ab$ , o

$$\frac{P' - P}{K' - K} = T$$

y haciendo decrecer la base  $T$  proporcionalmente a la distancia ya recorrida :

$$\frac{P' - P}{K' - K} = T - RK$$

En fin, haciendo las zonas infinitamente pequeñas e integrando la ecuación anterior, tendremos como en el primer caso :

$$P = TK - RK^2$$

$P$  representando los precios,  $K$  las distancias y  $T$  y  $R$ , coeficientes numéricos que pueden elegirse a discreción para variar las tarifas hasta lo infinito ».

La fórmula propia de estas tarifas es pues :

$$P = TK - RK^2$$

la misma que emplean Launhardt y Schneidewind bajo estos símbolos :

$$F = fx - fx^2$$

La aplicación en la práctica de uno más bien que de otro de los sistemas de tarifas que hemos venido analizando, depende de causas y circunstancias diversas cuyo estudio escapa a la índole de este trabajo; sin embargo, y como ejemplo, podemos decir que una tarifa simplemente proporcional, es, fuera de toda duda, conveniente para las pequeñas distancias, pero, para las distancias largas se convierte prácticamente en prohibitiva.

La misma tarifa si se aplicara a un recorrido doble, conservando sus precios dentro de los límites fijados para el recorrido sencillo, favorecería las distancias largas, pero la remuneración de la

empresa quedaría reducida a la mitad, lo que podría muy bien convertirse en pérdidas. Pero, si a dicha tarifa, siempre aplicada sobre un recorrido doble, se le agregara un *terminal* (3) cuyo valor se hubiera determinado teniendo en cuenta la menor entrada que de aquel modo experimentaría la empresa, se tendría que si bien se sacrificarían un poco las distancias pequeñas, las distancias largas quedarían siempre beneficiadas.

Ahora, la tarifa que pudiera proporcionar la ventaja de la tarifa con terminal para las grandes distancias y la ventaja de la progresiva para las pequeñas, sería seguramente mucho mejor. Es a la tarifa parabólica que le estaba reservado resolver lo más aproximadamente posible este problema.

Como comparación y para demostrar las diferencias de estas tarifas entre sí consúltese el diagrama siguiente :

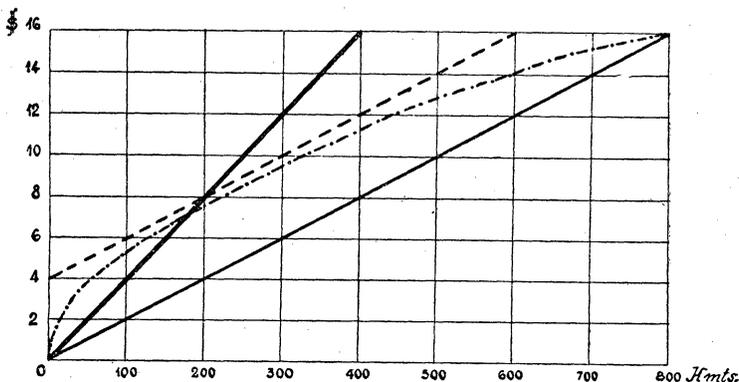


Fig. 7

En nuestro país el régimen de tarifas es variado : el Pacífico, el Nord-Este Argentino, el Argentino del Norte, el Central Norte (Sec. Sur), el Gran Oeste Argentino, el Villa María a Rufino, el Central de Buenos Aires y el Santa Fe se rigen por el sistema *kilométrico con terminal*, con precios y clasificaciones diferentes, no coincidiendo sino el Pacífico y Villa María a Rufino.

El Oeste, Sud, Bahía Blanca y Nord-Oeste, Compañía General de Buenos Aires y Entre Ríos, se rigen por el mismo sistema que el anterior, pero modificado en parte, pues para transportes a distancias mayores de 350 kilómetros se reduce el precio por kilómetro

(3) El *terminal* en el presente caso no representa los *gastos de expedición* que conocemos, sino una cantidad arbitraria que permite levantar el eje de la tarifa en su punto inicial, haciendo que se levante por igual sobre todo el plano.

a la mitad, con lo que se ha evitado recargar mucho el tráfico a largas distancias.

El último de los sistemas puesto en práctica, es el *parabólico*, adoptado primeramente en 1908, por el ferrocarril Central Argentino, después por el Central de Córdoba y últimamente por el de Rosario a Puerto Belgrano.

## II. — Las tarifas ferroviarias bajo el aspecto jurídico

Estudiando las tarifas bajo el aspecto jurídico, la primera cuestión que se presenta es si ellas tienen carácter legal.

Se presentan tres sistemas :

Por el primero las tarifas se consideran como verdaderas leyes o como reglamentos de carácter legislativo;

Por el segundo son consideradas como actos administrativos, esto es, como actos de la administración pública; y

Por el tercero, las tarifas se consideran como simples contratos, o sea como cláusulas o condiciones de contratos que deben llevar el sello de la aprobación de autoridad competente, o en una palabra, están regidas por el derecho común. Según este último sistema, cuando se dijera que las tarifas son propias leyes, la enunciación se basa en el concepto del artículo 1197 del Código civil según el cual los contratos forman para las partes, una regla a la cual deben someterse como a la misma ley.

En nuestro país las tarifas han sido a veces establecidas por las leyes y contratos de concesión, pero la regla que se observa es que deben ser aprobadas por el Poder ejecutivo, correspondiendo a la Dirección general de ferrocarriles el estudio respectivo y la aprobación de aquellas modificaciones que no impliquen aumentos en las bases de las mismas tarifas.

De conformidad con la nueva ley que rige las concesiones (Ley número 5315, de octubre 1° de 1907, artículos 9° y 13 de su decreto reglamentario), las empresas pueden establecer sus tarifas siempre que el producido bruto del ferrocarril no exceda del 17 por ciento de su capital en cuyo caso serán intervenidas por el Poder ejecutivo.

Esta disposición implica el deber de cuidar que el capital que las empresas dan como invertido sea el que efectivamente se ha inmovilizado en las obras de construcción de las líneas, con exclusión de toda otra partida que en el sentido propio de la economía privada, no esté representada por valores realmente existentes.

No es aquí el lugar de examinar esta cuestión que tiene por cier-

to una importancia suma en nuestros ferrocarriles, en razón de los procedimientos muy diferentes que se han observado acerca de la contabilización de los capitales en épocas en que no regían reglas precisas y uniformes, lo que ha hecho que se cargaran al capital cantidades que no le correspondían (intereses, quebrantos de emisiones, etc.) produciéndose así verdaderos *aguamientos* que no deberían pesar sobre las tarifas. Ello es materia de un estudio que no podría caber en el presente sin exceder los límites en que debe encuadrarse y que, por otra parte, le es muy extraño.

El hecho de que las tarifas puedan ser establecidas dentro del límite citado del 17 por ciento del capital, no autoriza seguramente a que las mismas puedan substraerse a lo dispuesto por el artículo 44 de la ley general de ferrocarriles en el cual se dispone que las tarifas deben ser razonables y justas; lo que quiere decir, que los precios de los transportes, al ser fijados, deben serlo en base a la posibilidad de que la mercadería a transportarse pueda soportar *razonablemente* el flete a fijarse, o en otras palabras, el establecimiento de las tarifas debe estar supeditada a la última disposición citada y de la armonía de ella con la de la ley número 5315, se forma el derecho de tarificación de las empresas, sin olvidar el deber de tener en cuenta, además, los criterios de orden económico que como hemos visto, constituyen las condiciones primordiales para poder fijar tarifas accesibles. De aquí que por consideraciones de orden público y por mandato de la ley deba la superioridad de su parte entender en la fijación de las tarifas para asegurar su justo precio y su correcta aplicación.

Nuestras tarifas tienen así todos los caracteres de *actos jurídicos* o *contratos* conforme al tercer sistema que hemos indicado y si lo dicho no bastase a comprobarlo, — después de la importancia que han adquirido los ferrocarriles en la vida moderna y el carácter de servicio público que los distingue, después de la ingerencia directa de todos los estados en la formación de las tarifas y de las reglas a observarse respecto de su aplicación, después de la proclamación del derecho al transporte por igual para todos los que quieran hacer uso de los ferrocarriles, después del precepto formal que impone la igualdad de trato para todos con exclusión de cualquier preferencia — un carácter que no fuera el jurídico no estaría en armonía con la misma naturaleza de las tarifas en la forma precisamente en que las disposiciones concordantes de nuestras leyes lo establecen.

Del carácter legal de las tarifas, se derivan normas que pueden enunciarse como sigue :

1º. — *Las tarifas deben aplicarse como si fueran leyes que las partes no pueden derogar*

En su consecuencia :

En la percepción de los precios, las tarifas deben ser aplicadas a la letra de manera que no den lugar a discusiones y a interpretaciones diferentes.

Cualquier error, sea en perjuicio del público o de la empresa debe ser rectificado no pudiendo las empresas hacer recaer la responsabilidad correspondiente en sus empleados (Art. 234 del R. G.).

Las partes no pueden derogar, mediante convenios privados, las condiciones legales establecidas para los transportes; así cualquier estipulación excluyendo las obligaciones y responsabilidades impuestas por el Código de comercio, la ley y el Reglamento general de ferrocarriles, es nula y de ningún valor (Art. 100 del R. G.).

2º. — *Las tarifas deberán ser razonables, justas y uniformes* (Art. 44 y 49 de la ley general de ferrocarriles)

« Esta cláusula que pudiera parecer nimia y que está tomada de los Estados Unidos, tiene gran importancia, pues, por su misma vaguedad es una puerta constantemente abierta para que el Estado o cualquier particular pueda en cualquier momento criticar una tarifa si la cree injusta. » (Schneidewind.)

La empresa — en los términos del citado artículo 49 —, podrá reducir los precios de la tarifa en favor de los cargadores que aceptasen plazos más largos que los que correspondiesen, según el orden del registro o de los que se obliguen a proporcionar, en períodos dados, un minimum de toneladas de carga. La concesión a uno o muchos remitentes, será extensiva a todos los que la pidan, sujetándose a iguales condiciones, y no podrá hacerse sin previa aprobación de la Dirección general de ferrocarriles.

3º. — *La expedición de las mercaderías debe ser continua y hacerse por el orden en que hayan sido entregadas*

Esta disposición figura en nuestra ley general en estos términos :

Art. 45, inciso 2º : « La expedición de las mercaderías se hará en el mismo orden del registro, sin preferencia para nadie, y su transporte será continuo desde el punto de despacho hasta el destino, aunque el trayecto comprenda líneas de distintas empresas. »

Art. 46 : « No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, serán preferidos para la conducción :

1° Los frutos y provisiones destinados al consumo diario de las poblaciones que el ferrocarril comunique;

2° Los equipajes de los pasajeros y los bultos de encomiendas cuyo peso no exceda de 50 kilogramos;

3° Las valijas de correspondencia y encomiendas postales;

4° Los objetos destinados al servicio público, para los cuales el gobierno nacional o provincial reclamase preferente despacho por razón de urgencia. »

4°. — *El transporte debe efectuarse por la vía y en base a las tarifas que resulten más convenientes*

El artículo 221 del reglamento general dice al respecto : « Si varias vías partieren del punto de expedición a otro de destino, la empresa mandará la carga por la vía que mejor le convenga, siempre que no exista pacto expreso con el remitente sobre el camino por donde deba hacerse el transporte; quedando, sin embargo, obligada a hacerlo por la vía que tenga las tarifas más bajas y condiciones de transportes más favorables. »

5°. — *No debe cobrarse menor flete por un recorrido mayor*

En los casos de competencia las empresas tratan de faltar a esta cláusula. No obstante este principio, y como excepción, pueden autorizarse tarifas especiales más bajas para algunos puntos con respecto a otros más cercanos, tendientes a contrarrestar la competencia de otras vías, la fluvial, por ejemplo.

6°. — *Cuando las empresas empalmen entre sí, deben establecer sus tarifas como si formaran una sola línea*

Art. 64 de la ley número 2873 : « Las empresas combinadas deben ser consideradas como una sola empresa para todos los efectos de la contratación en materia de transporte... »

Nuestra ley y respectivo reglamento contienen, además, de las transcritas otras disposiciones generales que se omiten y que pueden útilmente consultarse junto con las especiales que reglamentan el contrato de transporte en sus detalles, etc.

### III. — Procedimiento legal para la formación de las tarifas

El procedimiento que debe dar a las tarifas el carácter legal que le corresponde, comprende :

- a) Establecimiento y modificación de las tarifas;
- b) Publicación de las mismas.

#### a) *Establecimiento y modificación de las tarifas*

Las tarifas máximas a regir en los diversos ferrocarriles, han sido fijadas en algunos casos, como ya se ha dicho, directamente por las leyes y contratos de concesión, pero por regla general, de conformidad con las disposiciones de las mismas leyes y contratos, dichas tarifas son establecidas de acuerdo con el Poder ejecutivo.

Las tarifas generales — que pueden ser las mismas máximas — son aprobadas por el Poder ejecutivo, debiendo ser previamente estudiadas por la Dirección general de ferrocarriles y las modificaciones (tarifas especiales, etc.), se aprueban directamente por la misma dirección (ley general de ferrocarriles, artículo 71, inciso 8°).

En cuanto a la intervención del gobierno en la reducción de las tarifas, se repite, que conforme lo dispone el artículo 9° de la ley 5315, « las tarifas... serán intervenidas por el Poder ejecutivo cuando el promedio del producto bruto en tres años consecutivos exceda del 17 por ciento del capital, siempre que los gastos no excedan del 60 por ciento de las entradas ».

A los efectos de esta última disposición conceptuamos que el Poder ejecutivo debe tener amplia intervención en la contabilidad de las empresas a fin de que los gastos, lo mismo que los productos, sean debidamente fiscalizados. Si es fuera de duda que pasando el 60 por ciento de las entradas la intervención superior es forzosa, no es menos cierto que un control eficiente ejercido continuamente con escrupulosidad, hará que se observen ciertas reglas de distribución en los cargos, fijación de los sueldos, etc., que evitaren saltos o aumentos injustificados y que no siempre es posible corregir cuando ha transcurrido algún tiempo, los tres años por ejemplo, que marca la ley.

La disposición precedentemente transcrita respecto al capital, rige para todos los ferrocarriles que establecidos con anterioridad a la vigencia de la ley 5315 (con excepción de los sistemas de los ferrocarriles de Entre Ríos y Nord-Este Argentino que se rigen por sus respectivas leyes y contratos de concesión) se han acogido a los

beneficios y cargas establecidos por la misma ley, y para todas las líneas y ramales que con posterioridad se han concedido o se concedan.

Los ferrocarriles no pueden establecer, sin previa aprobación, tarifas más bajas que los *mínimos* que les hayan sido fijados. Esta disposición responde, principalmente, al objeto de impedir que las empresas adopten tarifas de competencia muy bajas con el propósito de hacer fracasar las compañías posteriormente establecidas, volviendo, una vez alcanzado ese fin, a restablecer las tarifas anteriores y, si cabe, más elevadas.

En previsión de esto se ha establecido para las empresas la obligación de conservar las mismas tarifas por un lapso de tiempo determinado (Artículo 68 de la ley general).

« Fuera de los fletes y precios indicados para los servicios previstos en las tarifas y reglamentos, las empresas podrán cobrar gastos suplementarios » (Artículo 215 del reglamento general).

Las necesidades de la aprobación superior, para dar validez a las tarifas y sus modificaciones, tiene por efecto el que si dicha aprobación faltara o no estuviera acordada en forma, no da a las tarifas la fuerza legal que requieren para evitar que se pueda impugnar su aplicación.

Aunque no resulte explícitamente de las disposiciones que en el presente reglamentan la materia, el gobierno puede mandar suspender la vigencia de una tarifa que hubiera tenido su aprobación o modificarla cuando así conviniera a los intereses generales o resultara que la misma lesiona un determinado interés particular (4):

#### b) *Publicación de las tarifas*

La publicación de las tarifas y sus modificaciones responde a una necesidad jurídica lo mismo que a una necesidad económica. De ello se deriva una obligación terminante desde que considerándose las tarifas ferroviarias como propias leyes que deben regir para todos, es preciso que el público pueda conocerlas; por el mismo motivo que no es permitida la ignorancia de una ley o de los actos que tengan de ésta el valor y la eficacia.

(4) « El hecho de la autorización de una tarifa no cierra las puertas de su revisión a instancia de parte interesada, ni implica que ella esté exenta de ilegalidad. » — *Doctor Juan C. Beltrán*, asesor letrado de la Dirección de ferrocarriles.

Además, la publicación coloca al público en la condición de impedir la desigualdad de trato y de obtener las ventajas que pueda brindar una tarifa, como de evitar los perjuicios que pudiera acarrear.

La obligación de publicar las tarifas para nuestros ferrocarriles, está prescrita por los artículos 33 y 44 de la ley general. La publicación se hará por medio de avisos colocados en todas las estaciones (Artículo 13 de la ley). Los libros estarán a disposición del público y los jefes están obligados a dar todos los datos que les fueran solicitados, y, en caso de dudas, los pedirán telegráficamente al servicio de tráfico (Artículo 213 del reglamento general).

Las tarifas especiales nuevas deberán publicarse en tableros en el andén y sala de espera por lo menos un mes antes de ponerse en vigencia y hasta un mes después (Artículo 213, inciso b, del reglamento general).

Las empresas no suelen limitarse a solas publicaciones legales; extienden la publicación mediante otros medios que el carácter propio de la industria aconseja : diarios, folletos, etc.

Contra las tarifas debidamente aprobadas y publicadas no puede deducirse ignorancia; una vez publicada se presume que las mismas son conocidas por el público (así lo ha entendido la Corte de casación francesa, 26 de enero de 1898) y la publicación podrá considerarse como llevada a efecto aun cuando se hubiera omitido su depósito en alguna estación, siempre que a pesar de esta circunstancia el expedidor haya podido gozar de las ventajas acordadas por las nuevas tarifas.

## PARTE ESPECIAL

### I. — Tarifas diferenciales

La condición de las tarifas diferenciales, según la cual el *precio de transporte* disminuye con el aumento de la distancia, ha hecho pensar de que las mismas tarifas fueran injustas y por lo tanto ilegales.

Los que así afirman olvidan que la expresada condición descansa en el hecho de que *el costo del transporte* también disminuye a medida que la distancia aumenta. Encontraremos, por ejemplo, los siguientes datos referentes al costo del transporte en liras, de una tonelada-kilómetro de carga en los ferrocarriles italianos :

Distancia	Gastos de transporte	Gastos de estación divididos por el recorrido	Cuota de gastos generales	Costo total
Kilómetros 100 .....	0,1412	0,0742	0,1184	0,3338
Kilómetros 200 .....	0,1412	0,0371	0,0981	0,2764
Kilómetros 300 .....	0,1412	0,0247	0,0912	0,2571
Kilómetros 400 .....	0,1412	0,0185	0,0878	0,2475
Kilómetros 500 .....	0,1412	0,0158	0,0863	0,2433

NOTAS. — Los *gastos de transporte*, considerando invariable la utilización de los vehículos son invariables para cada unidad de tráfico.

Los *gastos de estación* son independientes del recorrido de la carga; no pueden por lo tanto, representar una cuota fija por cada unidad de tráfico.

Los *gastos generales*, administración, almacenes, mantención del material, vigilancia, etc., se reparten sobre el total de trabajo ejecutado, en proporción al costo de las cuotas del gasto de transporte y de estación reunidos.

Ya Gasca, hubo de observar : « Suponiendo que el gasto total para transportar una tonelada de determinada mercadería a un kilómetro sea de 10 céntimos, por 500 kilómetros tendría que ser de 50 liras, y por 1000 de 100 liras. En realidad cuando una carga debe recorrer 500 kilómetros, el gasto medio por kilómetro baja a 8 céntimos, de modo que el gasto por 500 kilómetros es de 40 liras; y cuando la carga debe recorrer 1000 kilómetros, la cuota kilométrica de gastos baja a 7 céntimos y el costo por 1000 kilómetros es tan sólo de 70 liras. De modo que la economía para el ferrocarril no empieza sino después de un determinado número de kilómetros y aumenta con el crecimiento del mismo ».

A pesar de esta circunstancia es necesario tener muy presente, que resultando de los estudios que al respecto se han hecho, que si bien el costo del transporte disminuye a medida que aumenta la distancia, la línea que describe toma la forma de una recta en lugar de la forma de una parábola.

Otros motivos, si cabe más importantes, aconsejan la aplicación de las tarifas que nos ocupan.

Dice Gasca : « Es preciso no olvidar que las tarifas ferroviarias deben ser favorables al desarrollo del comercio y de todas las industrias agrícolas y fabriles.

« Sin las tarifas diferenciales para las grandes distancias, no sería posible el comercio de muchos productos y especialmente se haría imposible la exportación.

« Por más reducido que sea el precio del transporte por tonelada-kilómetro, el productor que se encuentra a 500 ó 1000 kilómetros del mercado de consumo, no puede competir con el productor que se halla a 100 kilómetros del mismo. »

Si esto es cierto para países como Italia, en que las grandes distancias, comparadas con las del nuestro dilatado territorio, resultan siempre pequeñas, para nosotros que, además de la necesidad de salvar la distancia, tenemos la de poblar inmensas regiones — muchas de ellas apartadas de los actuales núcleos de población — y la de llevar allí donde impera el desierto desde los límites del país, las industrias, el comercio, la agricultura y todo lo que constituye la civilización y la vida de los pueblos, la adopción de las tarifas diferenciales, — las parabólicas por excelencia — que acortando las distancias abaratan los fletes, debe constituir un ideal hacia el cual corresponde propender con todos los medios de que es dado disponer; y así el sistema parabólico debería imponerse a toda nueva empresa que se establezca, o cuando las existentes intenten modificar su tarificación actual.

Pero la aplicación de las tarifas diferenciales debe ser acordada o impuesta a condición de que las ventajas que puedan soportar, resulten en la práctica un hecho efectivo y no una simple aspiración o promesa.

Para ello pensamos que deberían sujetarse a ciertas condiciones de aplicación que se derivan directamente de la naturaleza de dichas tarifas o en otras palabras, del fin que con las mismas se trata de alcanzar.

¿Cuáles son esas condiciones?

En Italia el reglamento que rigió hasta hace poco para las compañías que explotaban los ferrocarriles de ese país, establecía en su artículo 37 que « los kilómetros recorridos sobre cada empresa a los efectos de las tarifas diferenciales, serían sumados como si el recorrido total se hiciera sobre líneas de una sola empresa.

Actualmente en Italia la ley de julio 12 de 1907 establece que « las reducciones de tarifas por efecto de la aplicación de las bases diferenciales, regirán también para el servicio común con ferrocarriles particulares *siempre que éstos las acepten y que en los mismos estén en vigor tarifas iguales a las de los ferrocarriles del Estado.* En las nuevas concesiones se impondrá la obligación de la acumulación de las distancias ».

En Francia, las tarifas generales de la *gran velocidad* funcionan como tarifas comunes sobre las diversas redes, como si éstas formarían una sola, de modo que el *decrecimiento de las bases* se aplica al recorrido total. (Colson, *Abrégé de la législation des chemins de fer*) (5).

(5) En Francia el pedido de aplicación de *tarifas reducidas* obliga a las em-

En el laborioso proyecto de la fusión de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, preparado por nuestra Dirección general de ferrocarriles, respecto de las tarifas que se proponía implantar (sistema parabólica), se establecía lo siguiente entre las condiciones de su aplicación :

« Si desde puntos o zonas de competencia con otros ferrocarriles a puntos únicamente servidos por el ferrocarril Central o viceversa, aquéllos desearan aplicar la tarifa directa de esa empresa, ésta no podrá negarse ni podrá exigir por su proporción, mayor cantidad que la proveniente de dividir el flete directo proporcionalmente a los fletes parciales que resultaren de aplicar la misma tarifa a los recorridos de las diversas empresas que interviniesen en el transporte. »

« Si otras empresas cuyas líneas empalmen con las del Central y sirven zonas distintas de la de éste, desearan aplicar sus tarifas, en tráfico común combinados, de acuerdo con el kilometraje total, como si fuese una sola empresa, el ferrocarril Central no podrá negarse ni exigir una proporción del flete mayor que la proveniente de dividir el flete directo proporcionalmente a los fletes parciales que resultaren de aplicar la misma tarifa a los recorridos de las diversas empresas que interviniesen en el transporte.

« Cuando el tráfico entre dos puntos o zonas de competencia se haga directamente por el ferrocarril Central, y a la vez pueda hacerse por rumbo distinto, interviniendo dos o más líneas de diferentes empresas, pero con la condición imprescindible de transitar por parte de la línea del ferrocarril Central y aquéllas desearan aplicar las tarifas directas, no podrá negarse éste a ello, ni exigir una proporción del flete mayor de la proveniente de dividirlo proporcionalmente a los que resultaren de aplicar la misma tarifa a los recorridos kilométricos de las diversas empresas que interviniesen en el transporte.

« Se entiende que se aplicarán las tarifas en tráfico común y en tránsito en los casos y forma antedichos, sólo cuando las demás empresas se comprometan a título de reciprocidad a efectuar las mismas concesiones en casos análogos. »

Como se ve, las tarifas parabólicas del Central Argentino *habrían podido* extender su curvas sobre otras líneas.

presas a aplicarlas también cuando el punto de despacho y el de destino pertenecen a ferrocarriles distintos. Como se ve, éste es un gran paso en la unificación de las tarifas. Y otro gran paso hacia ese desiderátum es el de la aplicación de las *tarifas especiales* a los transportes internacionales (art. 35 de la Convención de Berna).

Las disposiciones transcritas no fueron agregadas a las tarifas que se acordó aplicar en el ferrocarril Central Argentino (las que responden al principio parabólico) cuando la fusión de éste con el ferrocarril Buenos Aires y Rosario fué aprobada.

No sabemos hasta qué punto el Central Argentino podría invocar que no le liga ninguna condición respecto de la aplicación de sus tarifas en aquel sentido, pero si se tiene presente el objeto que se quiere alcanzar con la adopción del sistema parabólico, objeto que ya conocemos y que es causa y efecto del mismo sistema, no será difícil deducir que el ferrocarril Central Argentino está obligado *cuando menos* a atenerse a las normas que se han transcrito.

Pero si la extensión de la tarifa parabólica sobre otras líneas no fuera pedida, en el tráfico que de o a ellas se recibe o despacha, a nuestro juicio, el Central Argentino debe una parte del flete que no le corresponde por no ser dicho tráfico propio de su zona.

En las consignaciones de esa categoría se aplicarían dos proporciones : la parabólica del ferrocarril Central Argentino y la de la otra u otras líneas. Si también en éstas rigiera el sistema diferencial, es evidente que tendríamos un recargo en el precio del transporte debido a la acumulación de tantas veces como empresas intervinieran de las tarifas (más caras) correspondientes a las pequeñas distancias; y, si propiamente las tarifas que rigieran en esas mismas empresas respondieran al sistema, por ejemplo, progresivo, tenemos siempre que las consignaciones habrían sufrido un recargo dado por el mayor precio de las tarifas del Central Argentino, calculado para las distancias pequeñas.

Así, en un caso supuesto en que en el transporte de una determinada consignación destinada a otra empresa, debiendo recorrer 500 kilómetros en el Central Argentino y 100 sobre la última, aplicando las tarifas parabólicas del Central Argentino para el total del recorrido, el flete resultará de 26.01 pesos, mientras que sobre su sola línea es de 23.34 pesos, pensamos que el ferrocarril Central Argentino debe *a favor del cargador* una cantidad que se establece como sigue :

Siendo el flete a favor del Central argentino .....	\$ 23.34
y el que resulta por 500 kilómetros aplicando el precio kilométrico que se deduce dividiendo el flete a 600 k. por esta distancia $\frac{26.01}{600} \times 500 =$	„ 21.68
se tiene a favor del cargador .....	\$ 1.66

que el Central Argentino *debe* porque la aplicación de las tarifas parabólicas se hace, en estos casos, de una manera irregular y no es justo que, cargas ajenas a la zona para la cual rigen dichas tarifas,

carguen con una parte de flete que se destina a compensar distancias que no entran en juego por estar las mismas situadas fuera de la misma zona y sujetas a las tarifas que allí se apliquen.

De modo que podemos decir, que las tarifas parabólicas deben llenar condiciones para su aplicación :

1° La aplicación en otras líneas cuando así fuera solicitado por las empresas en combinación, extendiendo sobre las mismas sus curvas de precio como si se tratará de una sola empresa;

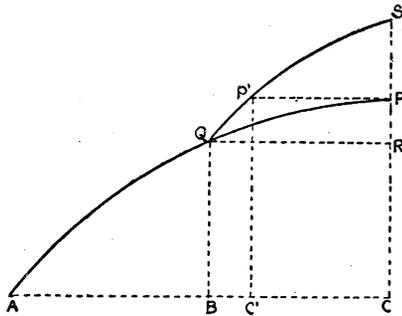
2° La deducción de una parte del flete proporcional a la distancia a recorrer en una u otras líneas que resulta de aplicar la tarifa parabólica o todo el recorrido del transporte.

El segundo caso es el que hemos visto y nada falta agregar; corresponde ahora indicar el procedimiento que se observaría para la liquidación del flete entre las empresas interesadas que hubieran aplicado la tarifa parabólica del Central Argentino.

En estos casos sucede lo que representa la figura que sigue, en que tratándose de una transporte a efectuar sobre la distancia A C con intervención de los ferrocarriles A B y B C.

Si la tarifa correspondiente al transporte en cuestión tuviera la forma A Q P, aplicada sobre el total de la distancia, produciría C P; pero si la tarifa se aplica por cada línea, tendremos el precio C S, más caro que el anterior, siendo C R, la cuota por el primer ferrocarril y R S, para el segundo. En el primer caso los ferrocarriles perciben una cuota proporcional a sus recorridos respectivos, en el segundo a cada uno le corresponde una cuota diferente.

Dice A. Picard : « La simple suma de las tarifas locales en los puntos de empalme de las líneas, implica para los interesados inconvenientes sobre los cuales no es necesario insistir y que indicaremos sumariamente.



« Una consignación debe correr 400 kilómetros. Si no sale de la línea, el flete resultará generalmente de una tarifa a base decrecien-

te, establecida, por ejemplo, en 8 centímetros por los primeros 200 kilómetros, en 7 centímetros por cada kilómetro hasta 300 y en 6 centímetros por cada kilómetro hasta 400 : este flete será de 29 francos. Si por el contrario, recorre dos líneas y si se admite, por una parte, que el recorrido es de 200 kilómetros en cada línea y que las dos compañías tienen las mismas tarifas diferenciales, el flete total será de 32 francos, sin los gastos de *transmisión*. La suma de las tarifas produce así un aumento en la base. »

Supongamos así que el ferrocarril Central Argentino reciba una carga a remitir a una estación de otra empresa y que al aplicar las tarifas correspondientes, se encuentre :

Consignación a despachar 1000 kilogramos; artículo de clase primera; recorrido sobre el Central Argentino, 500 kilómetros, sobre otra línea 100.

Aplicando la tarifa a los dos recorridos independientemente, se tiene (terminal 2,40 pesos, que no incluiremos para abreviar) :

De 1 a 25 kilómetros a 0,16 .....	\$ 4,—	
De 26 a 100 kilómetros a 0,08 .....	„ 6,—	
De 101 a 300 kilómetros a 0,04 .....	„ 8,—	
De 301 a 500 kilómetros a 0,0267 .....	„ 5,34	\$ 23,34
		<hr/>

*Otra línea :*

De 1 a 25 kilómetros a 0,16 .....	\$ 4,—	
De 26 a 100 kilómetros a 0,08 .....	„ 6,—	„ 10,—
		<hr/>
		\$ 33,34

Aplicando la tarifa a todo el recorrido como si fuera una sola empresa :

Hasta 500 kilómetros (suma anterior) .....	\$ 23,34
De 501 a 600 kilómetros a 0,0267 .....	„ 2,67
	<hr/>
	\$ 26,01

que es la que correspondería.

Ahora *aplicando la forma de liquidación contenidas en las condiciones de aplicación de las tarifas propuestas para la fusión del Central Argentino con el Buenos Aires y Rosario*, que se han transcrito más arriba, *tendríamos* :

*Ferrocarril central Argentino* : Total de la tarifa, 23,34 pesos; parte proporcional del flete real,

$$\frac{23,34 \times 26,01}{33,34} = \$ 18,20$$

*Ferrocarril X* : 100 kilómetros, tarifa C. A., 10,— pesos; parte proporcional del flete real,

$$\frac{10,- \times 26,01}{33,34} = \$ 7,81$$

Flete real . . . \$ 26,01

NOTA. — En estos ejemplos hemos omitido aplicar *los premios* correspondientes a cada ferrocarril para hacer más fácil su comprensión.

Los premios son el tanto por ciento con que se recargan las tarifas en relación a la cotización del precio del oro. Varían, según las empresas, siendo : 100 por ciento en los ferrocarriles Sud, Oeste Compañía general de Buenos Aires, Entre Ríos y Bahía Blanca y Noroeste; 60 por ciento en los ferrocarriles Buenos Aires al Pacífico y Villa María a Rufino; 45 por ciento en el Gran Oeste Argentino.

Los premios se han establecido para nivelar los precios a oro de las tarifas, de ahí que sean diferentes para las diferentes empresas.

## II. — Tarifas combinadas

El intercambio de las cargas entre las diversas empresas en el punto de empalme, puede tener lugar de dos maneras : *simbólicamente*, si la entrega se hace por vagones sellados, en los cuales se presume sobre la fe de los documentos que acompañan las consignaciones, que existen las mercaderías que las constituyen, y *efectivamente*, si la entrega de las mercaderías se hace bajo recuento o pesaje y por la constatación de su estado.

La importancia del servicio de intercambio, servicio común o combinado, tan evidente en sí que no necesita demostración, ha inducido a los legisladores de todos los países a imponerle como obligatorio y nuestra legislación no podía dejar de consignar disposiciones precisas al respecto, disposiciones que dicen :

« Las empresas están obligadas a combinar sus servicios de transporte, tanto de viajeros como de mercaderías, con las demás líneas enlazadas inmediatamente con ellas, aunque sean de distinta tracha » (art. 25 de la ley general).

Las empresas combinadas deben ser consideradas como una sola empresa para los efectos de la contratación en materia de transporte sin perjuicio de las acciones que puedan corresponder entre sí a las respectivas compañías, por consecuencia de las bases de la combinación » (art. 64 de dicha ley).

De estas disposiciones se deduce que para los transportes en tráfico común deberían regir tarifas combinadas o comunes que — a parte de facilitar los cálculos de las sumas a cobrarse por fletes — tendrían que establecerse de modo que de los precios fueran excluidos aquellos elementos que representan gastos que no se repiten en

todas las líneas que entran en la combinación, por efecto, precisamente, de ésta.

La primera forma de las tarifas comunes es la que corresponde a la suma de las diversas tarifas locales de las líneas combinadas, de modo que si estas tienen igual tarifa, el resultado será igual, tanto si el cómputo se efectúa sobre el total del recorrido, como si las diversas cuotas se calculan por separado.

Pero cada tarifa local tiene su terminal y comprendiendo éste, como sabemos, los gastos de estación y los de carga y descarga de las mercaderías, su importe en el caso de la combinación de tarifas indicada, no puede cobrarse íntegro para cada empresa, y entonces, correspondería :

a) Si son dos las empresas que intervienen en el transporte, adicionar a las dos tarifas locales (netas de terminales) la mitad del terminal de cada empresa ;

b) Si son varias las empresas, adicionar a las diversas tarifas locales (sin terminales) la mitad del terminal de las empresas despachadoras y receptoras y una cuota por cada empalme que cruce la carga en favor de las empresas de tránsito.

Esta cuota — a fijarse — es la que en Francia se llama (como hemos visto en la primera parte al tratar de los terminales), *derecho de transmisión*, fijado en 0.40 francos, que en relación a los gastos de expedición que se cobran en 1.50 francos, es a éstos como 26.67 es a 100.

Entre nosotros hay el ejemplo de que por las cargas de tránsito, por las antiguas tarifas del ferrocarril Central Argentino se cobraba la mitad del terminal, lo cual — teniendo en cuenta que los gastos en los empalmes para líneas de igual trocha no alcanzan a los de estaciones por el despacho y la recepción de las cargas — conceptuamos un tanto elevado.

Sin embargo, sin hacer hincapié respecto a si la cuota en cuestión ha de ser de tanto, o bien igual a la mitad del terminal de cada empresa de tránsito, se convendrá en que estamos en lo justo al establecer las reglas de aplicación apuntadas.

¿Qué decir entonces cuando se sepa que las empresas no lo entienden así y que aplican normas más o menos parecidas tan sólo cuando por arreglos expresos lo han convenido, generalmente por razones de competencia y no por mandato de la ley?

Entendemos que en los términos de las disposiciones legales vigentes (consignadas más arriba) el tráfico de intercambio o común entre las empresas, debe ser *combinado* y entonces es fuera de duda que aun cuando no medien arreglos especiales de tarifas entre ellas,

las compañías que no puedan cobrar sino los precios de los servicios que realmente prestan, están obligadas a combinar, a unir (*à souder* dirían los franceses) sus tarifas, de modo que la tarifa común que resulte sea precisamente la suma de aquellos precios sin comprender servicios o trabajos que no se han efectuado; en nuestro caso los importes o partes de los *terminales* que llamaremos *cobrados independientemente*.

*Ejemplo :*

Artículo : almacén, de dique 4° a San Juan (vía Dean Funes).

Tarifa : Central Córdoba (local), 4ª clase, \$ 32,96 con terminal de	\$ 4,08
Argentino del Norte (local), 4ª clase . . . . . „	41,85 con terminal de „ 7,—
Tarifa que se cobra . . . . .	\$ 74,81
	\$ 11,08

Lo que corresponde cobrarse es: \$ 74,81 —  $\frac{11,08}{2}$  = \$ 69,27

Si las tarifas no fueran remuneradoras en sus precios actuales, o si su clasificación no respondiese a las circunstancias propias de la región o bien mediaran motivos especiales, debería procederse a su modificación; pero eso no autoriza a que se cobren sumas por servicios no prestados o prestados por un valor menor.

Y dado el caso que en los terminales al ser fijados se hubiera incluido precio adicional a la tarifa o compensación a computar con ella en atención — por ejemplo — a que sus bases se hubiesen considerado demasiado reducidas, debería demostrarse convenientemente a objeto de introducir las correcciones que corresponden, sin que esto obste a que el cobro de los gastos terminales propiamente dichos se sujete a una norma racional.

Una segunda categoría de tarifas de combinación es la que tiene su origen en la necesidad de competir el tráfico con otras empresas para determinados puntos.

En estos casos se presentan tarifas en que las compañías, sobre sus líneas, aplican las tarifas de las empresas contrarias por resultar más bajas aun cuando corresponda un recorrido mayor.

Si se demuestra que no se incurre en pérdidas, estas tarifas, que resultan beneficiosas para el público, deben siempre aprobarse.

Corresponde, sin embargo, a fin de que la que llamaremos rebaja alcance a todos por igual, que al acordar la aplicación de dichas tarifas, se imponga la condición de que si de la suma de la misma con la tarifa local (*previa deducción de la mitad del terminal*) resultaran precios más reducidos, estos deberían extenderse a las demás estaciones de la línea hasta donde las tarifas locales los igualen.

Es ésta una de las condiciones a que deben responder las tarifas

en virtud de los principios consagrados por nuestra ley, principios sencillos en sí, pero que encierran todas las reglas de formación y aplicación de las tarifas dentro de lo justo, razonable y equitativo (6) y que, por lo tanto, deben siempre imperar en razón de los intereses que en el campo de la industria ferroviaria encuentran su esfera de acción y de concurrencia.

Este sistema tiene su excepción en el tráfico de competencia con las vías de navegación para el cual las tarifas de que se trata se aplican para los puntos competidos (puertos) sin hacerlas extensivas a las *estaciones intermedias*. La razón de ello descansa en que aplicando las empresas navieras tarifas más bajas, es forzoso para el ferrocarril reducir sus tarifas, so pena de perder el tráfico.

Entre nosotros el punto ha sido resuelto en el sentido indicado en la cuestión promovida por la empresa de navegación N. Miha-novich contra el ferrocarril de Entre Ríos, por la resolución del mi-nisterio de Obras públicas de agosto 31 de 1911, que manda mante-ner en vigencia las tarifas de competencia establecidas por este últi-mo a objeto de disputar el tráfico a aquella empresa en los puertos de Entre Ríos.

El ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, por su línea y por la del Gran Oeste Argentino, aplica para San Juan la tarifa del ferrocarril Cental Córdoba y Argentino del Norte que hemos analizado, por ser inferior al precio que dan las propias (86.15 pesos) y la hace exten-siva a las estaciones al sur de San Juan hasta donde la suma de esa tarifa con su local no iguala a ésta desde Buenos Aires a las mismas estaciones.

Por supuesto que en la actualidad, siguiendo la práctica en uso, no se procede como nosotros hemos manifestado respecto de los ter-minales. Presentemos otro caso :

Tráfico de Once a Darragueira (vía Salliqueló), artículo. *Almacén, clase 2ª* :

Tarifas locales	Pesos	Terminal	Km.	Bases iguales para dos líneas
Oeste .....	36,98 <sup>00</sup>	4,96	515	} hasta 350 kilómetros \$ 0,0752 de 351 kilómetros .. „ 0,0346
Bahía Blanca y Nor- oeste .....	13,60	4,96	115	
	50,58	9,92	630	

Precio local con supresión de un terminal, según nosotros,

(6) El carácter de razonable (*reasonable condition*) que debe tener toda cláusula contractual y toda tarifa, es propia y predilecta de la legislación inglesa, y está para significar que en los negocios debe siempre reinar un criterio práctico, es decir, un criterio inspirado no en reglas absolutas sino en la equidad.

$$= \$ 50.58 - \frac{9.92}{2} = 45.62$$

Tarifa que resulta aplicando las bases al recorrido total como si se efectuase sobre una sola empresa (Tarifa combinada vigente) :

Hasta 350 kilómetros a 0,0752 .....	=	\$ 26,32
De 351 a 630 = 280 kilómetros a 0,0346 .....	=	„ 9,68
		<hr/>
		\$ 36,—
más mitad de los terminales .....		„ 4,96
		<hr/>
Tarifa que se cobra .....		\$ 40,96

Esta tarifa, como se ve, responde en un todo a los principios expuestos por nosotros y nos autoriza a confirmar que las reglas indicadas respecto a la aplicación de las tarifas parabólicas descansan en la verdad. Aquí la *acumulación de las distancias* a los efectos de la aplicación de las bases decrecientes de la tarifa, ha sido llevada a la práctica y de ello ha resultado cómo el flete, que de aplicar las tarifas locales habría ascendido a 45.62 pesos, ha descendido en 4.66 pesos.

El ferrocarril Buenos Aires al Pacífico para el tráfico a la Estación de Darragueira, tiene establecida esta otra tarifa (vía Huinca Renancó) : *Almacén clase segunda* :

Pacífico : de Muelles Catalinas .....	Tarifa \$ 27,21	Terminal \$ 4,50
Bahía Blanca y Noroeste .....	Tarifa „ 31,20	Terminal „ 4,96
	<hr/>	<hr/>
	\$ 68,41	\$ 9,46

para la combinación deduce :

Mitad terminal Pacífico .....	\$ 2,25	
Mitad terminal Bahía Blanca y Noroeste. „	2,48	4,73
		<hr/>
Cobrando en consecuencia .....	\$ 63,68	

Esta tarifa estaría también de acuerdo con los principios expuestos; pero es el caso que a pesar de ello y aun cuando tiene la aprobación que corresponde, no se inspira en la ley número 4481 que autoriza a extender el ramal de Nueva Roma hasta Huinca Renancó, ley que en su artículo tercero, inciso *d*, ordena : « Establecer tarifas directas entre todas las estaciones de uno y otro sistema de vía (Pacífico y Bahía Blanca), suprimiendo los terminales. »

Las tarifas que preceden responden a un sistema que puede clasificarse de racional, pero existen en la práctica tarifas establecidas muy caprichosamente como lo prueba el siguiente ejemplo :

Tráfico de Rosario (Central argentino) a Mendoza, vía Rufino, artículo Almacén :

<i>Tarifa del F. C. Pacífico.</i> — Distancia de Retiro a La Paz (empalme con G. O. A.), 925 kilómetros; tarifa 0, 0562 por kilómetro .....		\$ 51,98
Terminal .....	„	4,50
		<u>\$ 56,48</u>
Menos 10 por ciento .....	„	5,65
		<u>\$ 50,83</u>
Tarifa local del Gran Oeste .....	„	17,14
Total de la tarifa de Rosario a Mendoza .....		<u>\$ 67,97</u>

No hacemos comentarios : pero para demostrar que no obstante todas las apariencias, esta tarifa resulta más elevada de la que se obtendría eliminando las partes de los terminales que no deberían figurar, vamos a aplicar sencillamente las tarifas locales.

Estas son :

C. Argentino Rosario a Empalme Rufino, 4 <sup>a</sup> clase..	\$ 19,71 terminal	\$ 2,40
Pacífico-Empalme Rufino a Emp. La Paz, 2 <sup>a</sup> clase..	„ 32,74 terminal	„ 4,50
Gran Oeste-Empalme La Paz a Mendoza, 1 <sup>a</sup> clase...	„ 17,14 terminal	„ 4,35
	<u>\$ 69,59</u>	<u>\$ 11,25</u>

A deducir : mitad terminal Central argentino	\$ 1,23
terminal Pacífico .....	„ 4,50
mitad terminal G. Oeste arg. . . . .	„ 2,17
	<u>\$ 7,90</u>

Más cuota para empalme Rufino y La Paz, para lo cual acordaremos la mitad del terminal del Pacífico (7) .....

„ 2,25 „ 5,65

Tarifa que se obtiene .....

\$ 63,94

la cual resulta más baja que la que se cobra en (67,97 — 63,94) = \$ 4,03.

Un ejemplo más de ésta clase de tarifas combinadas :

Rosario a Mendoza, vía Río Cuarto, mismo artículo : Almacén.	
Tarifa combinada núm. 174, Pacífico, 2 <sup>a</sup> clase .....	\$ 36,86
Villa Mercedes a Mendoza, local .....	„ 36,11
	<u>\$ 72,97</u>

Tarifas locales :

Central argentino : Rosario a Río Cuarto .....	\$ 23,15 terminal	\$ 2,45
Pacífico : Río Cuarto a Mercedes .....	„ 15,60 terminal	„ 7,—
Gran Oeste Argentino : Mercedes a Mendoza ....	„ 36,11 terminal	„ 4,35
	<u>\$ 74,86</u>	<u>\$ 13,80</u>

A deducir :

(7) Véase más arriba lo que hemos dicho respecto de estas cuotas para los empalmes.

Mitad terminal Central argentino .....	\$ 1,23
Mitad terminal Pacífico .....	„ 3,50
Aplicando la otra mitad a la cuota para gastos de empalme.	
Mitad terminal Gran Oeste Argentino „	2,17 „ 6,90
Tarifa .....	\$ 67,96

más baja de la combinada en \$ 5,01.

¿Dónde está el beneficio que debería recibir el público merced a la combinación del servicio, entre Rosario y Mendoza?

Téngase presente que el Pacífico, para el Gran Oeste, aplica en todos estos casos las tarifas locales de éste sin rebajar un sólo centavo de los terminales y luego háganse las deducciones que correspondan respecto a la manera con que las empresas proceden a aplicar las disposiciones de la Ley en la combinación de las tarifas en tráfico común.

No es el caso de extendernos mayormente en el análisis particular de esta clase de tarifas que resultan a veces confusas e irracionales, cosa que se agravaría más aún si se entraran a considerar las *tarifas especiales* (hay en vigencia más o menos 1100), verdadero la berinto en el que nos sería difícil, por no decir imposible, orientarnos.

Lo expuesto debe bastar para dejar sentado que la manera con que proceden muchas empresas — la de los ferrocarriles del Estado, incluso —, en la fijación de las tarifas de combinación, no responde a ningún plan metódico ni se tienen debidamente en cuenta los elementos que en el servicio común deben deducirse de las tarifas locales a los efectos de establecer los precios a cobrarse por el tráfico de combinación. Es cierto que toda tarifa que se presenta a la consideración de la Dirección para que obtenga su aprobación debe implicar una rebaja, pero no siempre la rebaja propuesta resulta tal en la realidad o no tiene su fundamento plenamente demostrado.

En las combinaciones de tarifas pueden presentarse casos en que una o varias empresas tengan tarifas diferenciales, parabólicas, etc. Después de lo que hemos dicho en el capítulo anterior sobre esta categoría de tarifas, nos creemos autorizados a eximirnos de indicar cómo debería procederse a solucionar los problemas : dados los principios, conociendo el carácter particular de esas mismas tarifas, su aplicación en la práctica no ha de ofrecer mayores dificultades.

Si de las líneas que entran en combinación, una sola tiene tarifas parabólicas, a la tarifa local de la otra u otras empresas, se agrega aquella tarifa bajo las condiciones que conocemos.

Si las dos o más tarifas a combinar fueran parabólicas, correspondería establecer el precio por cada empresa por todo el recorrido en base a sus tarifas y la suma de los varios importes así obtenidos se dividiría por el número de las compañías, siendo el cociente el flete a cobrarse, el que las empresas repartirían entre ellas en la forma que hemos indicado en el capítulo anterior al tratar de la liquidación de los fletes arrojados por la aplicación de las tarifas parabólicas entre los ferrocarriles que efectúen el transporte.

Al dar por terminada la exposición de las observaciones que hemos creído conveniente hacer resaltar respecto de la tarificación en vigencia entre nosotros, diremos que con el fin de mejorar su condición y de sujetarlas más a las exigencias de la ley y a un plan metódico y racional, deberían dictarse disposiciones tendientes a que, conforme a la misma ley, las empresas procedan a combinar sus tarifas en el tráfico común de cargas no en forma caprichosa sino de modo que los precios resultantes sean los que razonable y equitativamente deben cobrarse, teniendo para ello en la consideración que se merecen, las condiciones propias del tráfico común que permiten fijar dichos precios siempre en un tanto más reducido del ordinario en razón de los menores gastos que demanda el transporte hecho en dicha forma.

En todo caso, de esos precios deberían ser excluidas aquellas partes de los *terminales* que corresponden a servicios que mediante el tráfico combinado, son efectuados por determinadas líneas en lugar de serlo siempre en cada una de ellas.

En la determinación de las tarifas deberían también tenerse en cuenta las rebajas que razonablemente pueden ser acordadas por la aplicación al transporte de tarifas parabólicas si éstas no extendieran su influencia sobre el total del recorrido que tengan las cargas.

A los efectos consiguientes podría acordarse a las empresas un plazo prudencial dentro del que tendrían que presentar las tarifas que conforme a esos principios estimaren aplicables al tráfico común so pena de que la Superioridad proceda oportunamente a fijarlas de oficio.

Junio 3 de 1913.

## APENDICE

### *Nuestras tarifas*

En la fijación de las tarifas, en nuestro país, no se ha observado un plan metódico ni puede decirse que se haya tenido en cuenta los

diversos factores y circunstancias que en el tiempo y según las condiciones de los lugares, en el establecimiento de las tarifas, es forzoso considerar.

No es posible, por falta de antecedentes completos, indicar las causas que nos han legado el estado actual de nuestra tarificación, y separando las que propiamente responden a errores de imprevisión, etc., plantear en sus verdaderos términos el problema que por arduo que sea, se impone y más se impondrá en adelante a los estudiosos llamados a normalizar la presente anarquía reinante.

Las condiciones de nuestro país en las diversas épocas de su ascendente desenvolvimiento, son sin duda la causa primera que ha influido para que las tarificaciones presentadas para las distintas líneas que se han ido construyendo difieran en sus bases y en las clasificaciones, de un modo tal que sin un estudio profundo que debería abarcar en toda su estructura la economía de nuestras empresas ferroviarias, analizando sus derechos a la fijación del precio del transporte con respecto a la productividad de las regiones que deben recorrer, la localización de las industrias, la situación de los mercados, etc., no sería dado indicar los temperamentos que podrían adoptarse no precisamente para llegar a una unificación de tarifas, que estimamos un tanto difícil y lejana, sino para introducir aquellas reformas que en la actualidad se manifiestan como necesarias.

Las bases de la mayor parte de las tarifas de nuestros ferrocarriles son a oro y se convierten a papel mediante el recargo de un *premio* que no es igual en todas las empresas y que difiere de una y otra de un número considerable de *puntos*; de 55 por ejemplo, como sucede en el ferrocarril Gran Oeste Argentino con relación al ferrocarril del Sud.

Estas diferencias de *premio* obedecen fuera de toda duda a la necesidad de *nivelar los precios* en las tarifas, lo que prueba que sus bases son, permítasenos la frase, de *un oro* de diferente quilates según las empresas y no en *oro sellado*, convertible al tipo de 227.27 por ciento fijado por la ley 3871.

Esta anomalía no tiene razón de ser y dada la estabilidad de la moneda que según todas las previsiones se ha de conservar en el tiempo, lo que permite a las empresas desenvolver su acción sin alteraciones continuas o bruscas, siempre perniciosas, pensamos que las bases de las tarifas deberían modificarse.

Esta modificación podría ser la misma que hace tiempo fué propuesta y que consiste en *convertir a papel todas las tarifas con base a oro aplicando cada empresa el premio que cobra estando el oro al tipo oficial de 227,27 por ciento*, o bien como nos parece a nosotros,

*fijar como bases de las tarifas en oro sellado las que resulten de convertir los precios a papel obtenidos de aquel modo, al cambio de 227,27 por ciento.*

No todas las tarifas (véase el detalle de ellas en el cuadro anexo) responden a las condiciones o características de cada línea, pues en algunas se han aplicado, sin más, las de otras aun cuando se trate de ferrocarriles de un distinto costo, de trochas diferentes o que sirven zonas marcadamente diferentes.

Así acontece, por ejemplo, con el ferrocarril de Entre Ríos, de trocha media, que recorre una zona pobre y que, como puede verse, tiene las mismas tarifas del ferrocarril del Sud de trocha ancha y que se extiende a toda la zona sud de la más rica de las provincias argentinas.

Otro ejemplo : el Central Córdoba (trocha angosta) salvo variaciones de detalles ha adoptado las tarifas del Central Argentino (trocha ancha) y, como es bien sabido, no puede decirse que las regiones que recorre sean iguales a las que son servidas por este último.

Por lo que respecta a los *terminales* se notan diferencias que demuestran como este concepto no siempre comprende tan sólo los *gastos de expedición* sino una *constante* que tiene relación directa con las tarifas formando parte integrante de las mismas. De aquí la tendencia a computar íntegros en el tráfico común terminales sin deducción de la parte de los gastos de expedición que no se efectúan en cada empresa sino que se reparten entre ellas.

Si el terminal comprende además de los gastos de expedición, elementos de la tarifa propiamente dicha, es justo que estos se cobren, pero no es menos justo que la parte de aquellos gastos que dejan de producirse se deduzcan del importe del flete.

La práctica de aplicar los *terminales* no sólo para representar los referidos gastos de expedición sino también — en adición a ellos — una parte *constante de la tarifa* es la causa de que no se proceda a hacer las deducciones de los importes de dichos gastos que no pueden ser exigidos so pena de cobrarse indebidamente.

Se observa que en los terminales de nuestros ferrocarriles se notan casos que pueden calificarse de curiosos, como ser :

*Ferrocarril Argentino del Norte* : A las bases de las tarifas corresponde un terminal igual al 10.000 por ciento de sus importes, v. g. :

1ª clase, base de la tarifa .....	\$ 0,11	Terminal	\$ 11,00
2ª clase, base de la tarifa .....	„ 0,095	Terminal	„ 9,50

y así sucesivamente.

Estos mismos terminales y bases de tarifas regían para el ex ferrocarril Andino.

*Ferrocarril Central norte* : Sección Norte :

Bases de las tarifas, 1ª clase .....	\$ m/n 0,135	} sin terminales etc.
Bases de las tarifas, 2ª clase .....	\$ m/n 0,112	

*Línea a Bolivia* :

Las mismas bases con los terminales de :

Primera clase .....	\$ $\frac{m}{n}$ 10.20
Segunda clase .....	\$ $\frac{m}{n}$ 8.50

Otro factor de la anarquía reinante en nuestra tarificación es el que se relaciona con la *clasificación*, la cual es en la actualidad distinta para cada empresa y no siempre preparada con método o en orden a las necesidades verdaderas.

La unificación del clasificador ha constituido siempre en todos los países un problema difícil y una labor de largo aliento no estando dicho que se haya llegado hasta ahora a una solución definitiva.

En Inglaterra rige la clasificación preparada por la *Clearing-House* tanto para las tarifas comunes como para las locales y máximas legales.

En Francia está adoptado un clasificador uniforme por lo que concierne a la denominación de las mercaderías y « para remediar el inconveniente de una clasificación demasiado general las compañías han sido autorizadas a completar la *clasificación oficial* — que tiene tan sólo fuerza legal — por una especie de clasificación oficiosa que contiene las especificaciones que no figuran en la primera ». (G. Guillaumot.)

Por lo que respecta a nuestro país encontramos que la Dirección de ferrocarriles ha pensado hace tiempo en preparar un *clasificador único* pero no consta que se hayan llevado más adelante los trabajos.

La oficina de ajustes de ferrocarriles parece que también se ocupó del asunto pero sin llegar a nada práctico hasta la fecha.

Y así cada empresa sigue aplicando y modificando a diario las condiciones de su clasificador como mejor le parece y alguna, por el contrario, continúa teniendo en vigencia, porque así le conviene, una clasificación que puede calificarse de anticuada, como sucede en el ferrocarril Nordeste Argentino por ejemplo.

No es nuestro propósito presentar una clasificación que podría ser útilmente aplicada a nuestros ferrocarriles. No nos sería posible

sin antes practicar un detenido estudio que no habría de efectuarse sino en unión con las diversas empresas interesadas y además estando el clasificador íntimamente ligado con las tarifas, dicho estudio, debería abarcar límites tales que sería muy difícil franquear a menos que fuera dado completar la reforma con la modificación de muchas de nuestras tarifas y sus condiciones de aplicación.

No hablamos de la unificación que resulta imposible en la actualidad aún cuando se hiciera tesoro de lo manifestado por Sax, autor que al referirse a la « tendencia de la nivelación de las tarifas » escribía :

« La unificación sería antieconómica si se basara en términos medios establecidos sobre datos demasiados desiguales; por lo tanto deberá limitarse a establecer una igualdad *formal* — unidad de clasificación — manteniendo una diversidad material de tarifas bajo diversas formas, precios unitarios mayores para ferrocarriles secundarios, tarifas especiales más reducidas en algunos transportes o tarifas adicionales respecto de determinados trozos de líneas que impliquen un costo mayor de construcción y de explotación.

« Se producirá una gradual atenuación en las diferencias por efecto del progresivo desarrollo del movimiento el cual tiende a igualar el costo de las diversas líneas de cada administración y para los transportes directos determina convenios entre las administraciones de las varias redes por la introducción de tarifas comunes o acumulativas, las que a su vez, puesto que las diferencias demasiado grandes entre estas tarifas y las establecidas para el movimiento interno de cada red — tarifas locales — aparecen incompatibles, reaccionan sobre estas últimas en el sentido de la igualización ». (Sax, *De los transportes y de las comunicaciones.*)

Repetimos que no creemos pueda presentemente llevarse a cabo una unificación de tarifas entre nosotros, pero nos permitimos insinuar que algunas modificaciones serían factibles. Y así mientras se podrían convertir, como se ha consignado más arriba, las actuales bases de las tarifas a un precio en oro que las pusiera en igualdad de condiciones frente al tipo de conversión a papel, y se impusiera una nomenclatura uniforme de las mercaderías y sus condiciones de transporte, mínimos de peso o volúmenes, etc., salvo aquellas diferencias que son propias de cada línea o dependen de su material, modalidad del tráfico especial de las zonas, etc., no habría de resultar tal vez difícil para determinados ferrocarriles teniendo en cuenta la identidad de sus condiciones altimétricas, del costo de sus líneas, del tráfico que transportan y la densidad más o menos igual de la población, establecer tarifas uniformes.

Planteado el problema en esa forma, no dudamos que se presentarían, por ejemplo, preguntas como éstas a las que tendría que contestarse de una manera concluyente : ¿Porqué en las líneas del Central Argentino, del Oeste, del Sud y del Pacífico no rijen iguales tarifas?

En una palabra nuestros ferrocarriles, eso mediando, habrían de dividirse en varias categorías que tendrían iguales tarifas, y es de creer que dichas categorías no habrían de ser muchas.

CELESTINO E. CORTI.

#### CUADRO ANEXO

Para dar una idea de cómo, convertidas las tarifas a moneda nacional, no habría de ser muy difícil llegar a establecer para muchos artículos, tarifas uniformes en diversas líneas tan sólo con cambiar su presente clasificación, véase, por ejemplo, los precios que resultan para « almacén » en los siguientes ferrocarriles, a 500 kilómetros de distancia :

Ferrocarriles	Clase	Tarifa oro	Tarifa \$ m <sup>n</sup>	Premio %	Observaciones
Pacífico .....	2 <sup>a</sup>	21,75	50	32,62	Tarifa kilométrica Desde 351 kilómetros las bases de las tarifas se reducen más o menos a la mitad.
Sud .....	3 <sup>a</sup>	18,29	100	36,58	
Oeste .....	2 <sup>a</sup>	18,23	100	36,46	
Cía. G. Buenos Aires ..	4 <sup>a</sup>	16,41	100	32,82	Tarifas parabólicas
Central Argentino ....	4 <sup>a</sup>	16,41	60	26,26	
Central Córdoba .....	4 <sup>a</sup>	16,51	60	26,42	Tarifas parabólicas
G. Oeste Argentino ....	1 <sup>a</sup>	33,00	45	47,85	Tarifa por est. (kilom.)
Transand. (lín. montaña)	4 <sup>a</sup>	9,10	45	13,20	A 100 kilómetros.

#### FORMACION DE LAS TARIFAS PARABOLICAS

Las cifras de las columnas deben estar matemáticamente sometidas a las relaciones siguientes, según propiedades de la parábola :

En la 2<sup>a</sup> columna deben ser 8 veces la 1<sup>a</sup>.

En la 3<sup>a</sup> columna deben ser 4 veces la 1<sup>a</sup>.

En la 4<sup>a</sup> columna deben ser de 2 veces la 1<sup>a</sup>.

En la 5<sup>a</sup> columna deben ser 4/3 veces la 1<sup>a</sup>.

En la 6<sup>a</sup> columna deben ser iguales a la 1<sup>a</sup>.

En la 7<sup>a</sup> columna deben ser 4/5 veces la 1<sup>a</sup>.

En la 8<sup>a</sup> columna deben ser 2/3 veces la 1<sup>a</sup> o mitad de la 5<sup>a</sup>.

Estas relaciones pueden observarse, salvo pequeños errores, en las bases de las tarifas máximas que se propusieron para la fusión del Central argentino con el Buenos Aires y Rosario, a saber :

CLASES	1	2	3	4	5	6	7	8
	TERMINAL	A agregar por cada kilómetro adicional						
		Relaciones entre las columnas	hasta 25 Km.	de 26 a 100	de 101 a 300	de 301 a 600	de 601 a 1000	de 1001 a 1500
a	$a \times 8$	$a \times 4$	$a \times 2$	$\frac{a \times 4}{3}$	$a \times a$	$\frac{a \times 4}{5}$	$\frac{a \times 2}{2}$	
1 .....	0,0167	0,1333	0,0666	0,0333	0,0222	0,0167	0,0133	0,0111
2 .....	0,0139	0,1110	0,0555	0,0278	0,0185	0,0139	0,0111	0,0092
etc.								

Las mismas relaciones se notan en las bases de las tarifas que fueron aceptadas para la citada fusión, a saber :

CLASES	1	2	3	4	5	6	7	8
	TERMINAL	A agregar por cada kilómetro adicional						
		hasta 25 Km.	de 26 a 100	de 101 a 300	de 301 a 600	de 601 en adelan.	—	—
Por estas tarifas se cobra un mínimo hasta 10 kilóm. que incluye un <i>terminal</i>								
1ª Mínimo .....	\$ 4,00							
10 kilóm. a 0,1600 .....	\$ 1,60							
<i>Terminal</i> .....	„ 2,40							
Base .....	\$ 0,0200	0,1600	0,0800	0,0400	0,0267	0,0200	0,0160	0,0132
2ª Mínimo .....	\$ 3,38							
10 kilóm. a 0,1352 .....	\$ 1,352							
<i>Terminal</i> .....	„ 2,028							
Base .....	\$ 0,0169	0,1352	0,0676	0,0338	0,0225	0,0169	0,0135	0,0113