

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

**Adelino Galeotti**

Por el Centro de Estudiantes

**Nestor B. Zelaya**

Por el Centro de Estudiantes

REDACTORES

**Dr. Mario A. de Tezanos Pintos**

**Raúl Prebisch**

Por la Facultad

**Dr. José P. Podestá**

**Dr. Italo Luis Grassi**

Por los Graduados

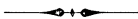
**Enrique Julio Ferrarazzo**

**Emilio Calvo**

Por el Centro de Estudiantes

ADMINISTRADOR

**Juan C. Chamorro**



DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

CALLE CHARCAS, 1835

BUENOS AIRES

## Tarifas ferroviarias

### Sobre lo «justo y razonable» de los precios de transporte

---

« Las tarifas relativas al transporte de pasajeros y mercaderías serán razonables y justas. » (Art. 44 de la ley general de ferrocarriles.)

En Inglaterra, donde la industria de los transportes tuvo origen como manifestación de la iniciativa privada, que ha llevado a efecto la construcción y explotación de los ferrocarriles, la legislación ferroviaria se basa en un todo en cláusulas que invocan la condición de *razonable* (*reasonable condition*).

Esta expresión, tan predilecta de las leyes inglesas, quiere significar que en todo negocio o asunto debe siempre predominar un criterio esencialmente práctico, es decir inspirado no en reglas absolutas, sino en la *equidad* (Marchesini, *Il contratto di trasporto*).

Neumann, en su monografía sobre « la formación de los precios », ya hubo de observar que en estos fenómenos económicos tiene gran influencia los sentimientos de *deber, justicia, equidad, conveniencia*, etc., y añadía : « así sucede frecuentemente que, aun tratándose de cosas insignificantes y que apreciamos en pocos céntimos, nos sentimos ofendidos y cuando observamos que los precios ofenden a la *justicia* y a la *equidad*, aunque no nos toque personalmente, nos rebelamos contra un acto que consideramos como una inmoralidad comercial, como un fraude, como una mala acción. No se puede negar, sin embargo, que en los casos en que el movimiento de los negocios es muy vivo y está sobrecargado de motivos egoístas y de intereses particulares y cuando los precios tienden a equilibrarse con el costo, hay una especie de perturbación en aquellos sentimientos. Por el contrario, aun en medio de la más encarnizada lucha de la competencia, no dejan los sentimientos de *justicia* y *equidad* de acen-

tuarse en cierto modo y todavía mayor es su influencia cuando se trata de precios que han de determinarse, no entre individuos que obran por su propia cuenta, sino, por ejemplo, entre mandatarios de grandes cuerpos o empleados, etc., que proceden por encargo de grandes agrupaciones de personas, verbigracia, en las *tarifas de canales*, de *ferrocarriles privados* o *públicos*, de « derechos » correspondientes al Estado, a los municipios. En estos como en otros muchos casos, en los cuales predominan los sentimientos y las consideraciones de índole comunicativa, suelen surgir importantes « normalidades » en la formación de los precios, a las que se puede aplicar la denominación de « leyes » con no menor razón que a los fenómenos determinados por el sentimiento del interés individual, a los cuales se aplicaban exclusivamente ».

No queremos dejar de citar de paso a Lambert, quien, en su obra *La fonction du droit civil comparé*, al referirse al *derecho inglés*, después de dividirlo en dos ramas profundamente diferentes, la *common law* y la *equity*, dice : « La coexistencia de la *common law* y de la *equity*, la imposibilidad de que las reglas de la *equity* satisfagan todas las necesidades de la práctica, figuran entre las causas principales que hacen que la jurisprudencia inglesa sea un enigma absolutamente impenetrable a los profanos y que los entendidos apenas lo puedan descifrar. »

La cláusula de nuestra ley, « está tomada de los Estados Unidos » (Schneidewind). En efecto, la titulada *Inter State commerce law* de 1887, establece : « Las sumas percibidas por los servicios prestados o a prestar, referentes al transporte de pasajeros o al transporte, recepción, entrega, almacenaje o mantención de mercaderías, deberán ser *razonables y justas*. »

Esta disposición, por su misma vaguedad, según el mismo Schneidewind, permite siempre impugnar una tarifa si se considera injusta.

Para juzgar de la razonabilidad de las tarifas, la *comisión* instituida por la citada ley norteamericana, « toma en examen todas las condiciones materiales que puedan relacionarse con las mismas tarifas en cada caso particular : precio de costo del servicio, conveniencia que pueda mediar, proporción del tráfico local o común, valor de la mercadería, tráfico de retorno, condiciones particulares de la expedición, etc. La cuestión no puede ser resuelta « equitativamente » sin un conocimiento completo de todos los hechos concernientes al tráfico en cuestión y sus relaciones con las demás clases de mercaderías (caso *Novell versus New York Lake Erie and Western Railroad*). Compara la tarifa aplicada a mercaderías análogas y a

los precios percibidos respecto de las mismas mercaderías por empresas vecinas, pues las tarifas deben ser *relativamente razonables* sin serlo en absoluto (Trade Union of Farmington versus Chicago Milwaukee and Saint Paul Railroad). Admite la aplicación del *principio diferencial* de las tarifas, pero dentro de un límite fijado en base al decrecimiento de los precios. Las tarifas para un determinado recorrido no pueden ser superiores a las correspondientes a un recorrido largo, salvo los casos en que se trate de la concurrencia de líneas de navegación o marítimas o de ferrocarriles extranjeros (Louisville and Mashville). »

Esto demuestra que la formación de las tarifas es uno de los problemas más arduo de resolver (1). Aparte de los diversos elementos que deben considerarse, los cuales por tener origen en intereses de naturaleza antagónica, son siempre difíciles de armonizar, existe la fijación del *precio* para lo cual no puede consultarse tan sólo el costo de los servicios, sino el *valor* que éstos pueden tener.

« La tarifa no es la reproducción del costo : éste constituye tan sólo una *norma* para el que deba formarla, por cuanto si bien establece límites que deben respetarse, los mismos no son ni absolutos ni fijos, en razón de las influencias recíprocas entre *precio, costo y cantidad* de los transportes. En efecto, si aumentamos o reducimos el precio de un transporte cualquiera, disminuye o aumenta la cantidad transportada y con las variaciones de la cantidad varía también el costo de la unidad de tráfico, desde que los gastos fijos se reparten sobre un número mayor o menor de unidades. No existe pues *un costo definido* de la unidad de tráfico, sino una *fórmula* del costo en función de un elemento variable que es la intensidad del tráfico, la que a su vez es función del precio. » (Tajani, *Tariffe ferroviarie.*)

« El *valor* de un transporte no es otra cosa que el aumento de valor que el mismo transporte da al objeto transportado. » (Colson, *Transports et tarifs.*)

« Este valor — escribe Varret (*Du prix de transport*) — es a lo sumo igual a la diferencia de los valores que presenta ese objeto en el mercado expedidor y en el mercado de destino. Se estima por el precio intermedio; es igual a la diferencia de los precios de la

(1) « El problema más grave de la legislación ferroviaria es fuera de todas dudas 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 empresas, los gobiernos y el público. » (Gasca, *Il Codice ferroviario.*)

mercadería en los puntos de expedición y de destino. Definido así, el valor del transporte es un máximo que el precio de transporte no puede sobrepasar : si — por ejemplo — una tonelada de carbón de piedra vale 30 francos en el lugar de producción ; 45 francos en París, el precio de transporte de la mina a París no podrá exceder evidentemente de 15 francos. De lo contrario el precio de compra en el mercado productor, aumentado con los gastos de transporte, sobrepasaría el precio normal del carbón en el mercado de consumo. »

El valor del transporte es además dado por la ley de la *oferta* y la *demanda* (2). « Más elevados son los precios, menor es la cantidad de servicios demandada. » No se olvide, sin embargo, que en la industria ferroviaria esta ley encuentra su aplicación limitada por el *monopolio* que la misma industria implica.

En la determinación de la « tarifa racional » — escribe Neumann (obra citada) — para los transportes ferroviarios o sobre canales, adquirirán importancia, además del valor y del costo, otros elementos que por los hombres de la práctica se designan por « pasividad » de las mercaderías, « extensibilidad » del mercado correspondiente, « potencialidad » de las partes, etc.

El *valor*, el *peso muerto* (tara (3), la *distancia* y la *velocidad* (4), son todos factores concurrentes en la formación de las tarifas.

Sin embargo, hasta el presente, a pesar de las diversas soluciones que se han dado a la cuestión del precio de los transportes, la única fórmula que tiene aplicación general y efectiva en la práctica es siempre la antigua presentada por Solacroup, quien, en 1878, afirmaba que para determinar los precios de los transportes no existe más que un *principio racional*, esto es, el de « *hacer pagar a la mercadería todo lo que ella puede pagar* ».

(2) Un examen detenido — dice De la Gournerie — demuestra que la *ley de la oferta y de la demanda* contiene un principio regulador indispensable a nuestras sociedades. Ella dirige los obreros hacia los trabajos más útiles, y los productos hacia los países amenazados por la pobreza; ella perfecciona las artes estimulando todas las actividades, aumenta la riqueza general y lleva al hombre hacia nuevos caminos. Es un sufragio universal donde cada uno es constantemente llamado a dar su voto como productor o como consumidor : todo lo que se pone en venta, todas las demandas determinan impulsos y su resultado gobierna el mundo industrial.

(3) Según nuestra *Estadística*, en 1910, por cada eje de vagón puesto en movimiento se ha tenido : peso útil medio, toneladas 1,936 = 28,90 por ciento; peso muerto medio, toneladas 3,075.

(4) La velocidad se subdivide en *gran velocidad*, equipajes y encomiendas y *pequeña velocidad*, cargas en general.

Por ello, el citado Neumann escribe : « Cuando produciéndose un aumento en el precio del carbón hago pagar por su transporte una cuota más elevada, es cierto que tengo en cuenta, ya la mayor « pasividad » o « tasabilidad » que el carbón presenta como consecuencia de su mayor precio, ya el hecho de que en tales circunstancias el servicio del transporte viene a tener para el expedidor un valor subjetivo mayor. »

Y Cohn (*La política ferroviaria inglesa*) : « Los directores de los ferrocarriles repiten a coro que para la determinación de las tarifas no hay otro criterio que la consideración de lo que el tráfico puede soportar en relación a la concurrencia de otros caminos y de otros mercados. »

En la aplicación de este principio la libertad más absoluta no puede por cierto reinar, desde que constituyendo el transporte por ferrocarril, un *monopolio* (como ya hemos observado), podría llegar a convertirse en una espoliación.

En un servicio hecho por el Estado, cuando median motivos especiales, o que el ferrocarril pasara a ser propiedad nacional sin cargo, por razón de llegar a vencerse el término de la concesión — en los países donde rige esta cláusula —, las tarifas pueden rebajarse o limitarse hasta cubrir tan sólo el *costo del transporte*. Esto sería el *ideal absoluto* en materia de tarifas, desde que no se pagaría más que *lo que cuesta la producción*; pero para ello sería menester que todos los ferrocarriles llegaran a ser propiedad del Estado. Y aun así « a causa de la actual situación de las finanzas públicas, ese principio no podría traducirse en la práctica » (Launhardt).

Concedida la industria de los transportes a empresas particulares, el *precio* es determinado en base a los principios que en parte hemos indicado.

El particular, para « actuar la producción, debe invertir un capital que inmoviliza en máquinas, útiles, etc., y un capital *circulante* que debe servir para la adquisición de las materias primas, pago de la mano de obra, operaciones de crédito, etc. El tiene derecho a que estos capitales le reditúen un interés, es decir, que le produzcan un *beneficio neto*. Las empresas ferroviarias son sociedades industriales, de especulación, que emplean un capital importante que no es aportado gratuitamente por los socios los cuales, por el contrario, pretenden sacar un interés : este interés que constituye el *beneficio de la explotación*, debe forzosamente salir de los precios del transporte. Así las tarifas deben ser tales que además de cubrir los gastos (peaje y transporte), arrojen un interés más o menos elevado para el capital invertido. » (Gasca.)

« Considerando que sin el aliciente de un beneficio, la producción no se verificaría, siendo el mismo beneficio una compensación por el riesgo que presenta la empresa, confundándose con el interés del capital, podemos admitir que el beneficio constituye una parte esencial del costo de producción. » (Supino, *La teoría del valor.*)

Las legislaciones de los diversos países donde ha sido aplicado el principio de la explotación de los ferrocarriles por las empresas privadas, limitan el producido de aquel interés dentro de ciertas medidas que no pueden ser franqueadas. En el caso de nuestra ley : « Las tarifas de pasajeros y de cargas serán intervenidas cuando el promedio del producto en tres años seguidos exceda del 17 por ciento del capital (ley 5315). « Una prescripción de esta clase — dice Ulrich — se encuentra en las leyes de concesión inglesa, según las cuales las tarifas máximas deben rebajarse cuando se obtenga un dividendo de 10 por ciento; la ley ferroviaria inglesa de 1845 establece además que se procederá a una revisión general de las tarifas máximas. Según el artículo 32 de la ley ferroviaria prusiana de 2 de noviembre de 1838, se hará lugar a una reducción de tarifas cuando por « intereses y ganancias » se tenga una utilidad neta superior al 10 por ciento del capital invertido. La ley de concesión austriaca de 1854, artículo 10, fija para la intervención un dividendo del 15 por ciento. » « Sin embargo. — agrega el mismo Ulrich —, estas prescripciones no han sido nunca aplicadas en la práctica. » « También — continúa — en los Estados Unidos se han dictado prescripciones según las cuales las tarifas deben reducirse cuando se llega a obtener un dividendo superior al 10 por ciento *del capital acciones*, pero allá también se elude la cláusula, y con éxito, mediante el titulado *agucamiento (watering)* del capital. »

« Cuando una empresa realizaba beneficios superiores a la suma que le era permitido distribuir, sucedía más fácilmente que dedicara el exceso a gastos superfluos o a gastos del personal, que en provecho del público reduciendo las tarifas. » (A. Landra, *Bases de las tarifas ferroviarias.*)

« La prescripción consignada en algunas leyes y contratos de concesión, según la cual debe seguir una reducción de tarifas cuando el beneficio alcance a un determinado *máximum*, fijado más bien en una medida asaz elevada, se ha manifestado casi siempre de ninguna eficacia. » (A. Wagner, *Ciencia de las finanzas.*)

En nuestro país, el rendimiento de los ferrocarriles ha sido hasta ahora inferior al límite acordado por la ley, y para algunas de las empresas principales he aquí los resultados correspondientes en pesos oro sellado :

Ferrocarriles	Ejercicios	Producto bruto	Capital	Rendimiento %
Sud .....	1911/12	27.213.057	223.243.351	12.19
	1912/13	32.881.489	235.298.098	13.97
	1913/14	27.759.782	244.306.757	11.36
Central Argentino....	1911/12	26.691.009	195.668.274	13.64
	1912/13	32.913.977	211.046.729	15.60
	1913/14	31.156.049	228.817.611	13.62
Oeste.....	1911/12	12.687.518	103.688.744	12.24
	1912/13	15.151.554	112.511.877	13.47
	1913/14	13.117.313	119.742.223	10.96

Se observa que la Dirección de ferrocarriles, en la determinación de los capitales de los ferrocarriles, procede con un criterio severo de eliminación respecto de las *inversiones* que no responden de un modo directo y efectivo a la construcción y establecimiento de las líneas, y así ha ido deduciendo de las cuentas presentadas por las empresas las partidas que respondían a los siguientes conceptos, por no citar sino los más importantes :

a) Gastos de fundación de las empresas y adquisición de las concesiones;

b) Quebrantos de emisión de los capitales e intereses de obligaciones durante la construcción;

c) Conversión de capitales, equiparamiento de empréstitos, etc.

El capital fijado así por la Dirección general de ferrocarriles responde en nuestro caso a los preceptos más sanos de la economía, con exclusión de cargos ficticios y de los tan perniciosos *aguamientos*, de modo que el límite de la intervención ejerce su juego sobre sumas reales y no, como en otros países, sobre capitales y sobre « agua ».

Establecido que en los ferrocarriles cuya explotación es acordada a la industria privada, las tarifas deben cubrir los gastos de explotación y un cierto beneficio para el capital, cuyo máximo está fijado por la ley; podemos decir que el *costo del transporte* comprenderá :

1° El interés del capital (en los países donde las concesiones son a término, también la « amortización ») (5);

(5) Para tener una idea de la « amortización » véase : El costo capital del ferrocarril Oeste es de 120.000.000 de pesos oro, en cifras redondas : para reunir el capital necesario para su *rescate o expropiación*, por ejemplo, en 50



2° Gastos de explotación, o sea :

- a) Degaste del material; \_
- b) Consumo de materiales;
- c) Gastos de obra de mano.

El interés constituye una fracción *constante* de los gastos totales y corresponde más o menos al 50 por ciento de los mismos gastos. Los gastos de explotación se subdividen en dos partes más o menos iguales, de las que una es también más o menos *constante* y la otra variable en razón del mayor o menor tráfico.

Los gastos constantes corresponden así al 75 por ciento de los gastos totales y se llaman *gastos indirectos* o *independientes* del transporte y el resto, o sea el 25 por ciento que forman los gastos variables, son los *gastos directos* o *dependientes del mismo transporte*.

He aquí por ejemplo, cómo se reparten los gastos en pesos oro sellado de uno de nuestros ferrocarriles principales (ferrocarril Sud) según los datos de la *Estadística* de 1910 :

*Gastos indirectos :*

Interés del capital : Rendimiento (producto líquido) .....		11.130.000	48.12
Gastos de vía y obras .....	2.190.000		
Gastos de tráfico .....	2.490.000		
Gastos de dirección .....	1.250.000	5.930.000	25.64

*Gastos directos :*

Tracción .....	4.190.000		
Movimiento .....	1.880.000	6.070.000	26.24
		22.130.000	100.—

A pesar de la exactitud de los datos que consignan los balances y memorias de las empresas, podemos afirmar que en los gastos no se computa debidamente uno de los elementos que debe concurrir a formar el precio de costo o *de producción*; nos referimos a la *depreciación* o desgaste del material que es necesario reponer en el tiempo proveyendo los capitales respectivos mediante *cuotas* de reserva o renovación. El no computar estas cuotas o el calcularlas en un tanto menor al normal, es un procedimiento condenable, al cual recurren sin embargo, frecuentemente las empresas a fin de completar las sumas que necesitan para distribuir como dividendos; y

años, corresponde *reservar* anualmente la suma de 573.240 pesos oro sellado, al interés compuesto de 5 por ciento.

así se considera como beneficio un valor que en la realidad no lo es por su carácter de *casi-renta* en el sentido que le asigna Marshall (6).

Para formar el *fondo de renovación* del material en nuestros ferrocarriles se ha asignado al mismo material un vida media de veinticinco años y, teniendo en cuenta que las sumas acumuladas deben ganar un interés anual de 4 por ciento, se fijó un coeficiente de acumulación de 2 y medio por ciento, que resulta necesario para reunir el capital de que se deberá disponer al término de aquéllos para proceder al recambio o renovación.

Si  $m$  es el monto del capital cuyo fondo de renovación debe formarse,  $r$  el interés,  $n$  el tiempo, llamando  $a$  la cuota anual de amortización, tendremos :

$$a = \frac{m r}{(1 + r) n - 1}$$

y, en nuestro caso, substituyendo las letras por números :

$$a = \frac{100 \times 0.04}{(1.04)^{25} - 1} = \frac{4}{1.6658} = 2.4012 \text{ (cuota de renovación) que}$$

fué redondeada a 2.50.

Cabe preguntar : ¿Es equitativo el porcentaje prescrito por el reglamento para todos los diversos elementos o valores que componen las inmovilizaciones de nuestros ferrocarriles?

Efectivamente no todos esos elementos se deprecian o desgastan en el tiempo y por el trabajo que prestan, en la misma proporción. Ese coeficiente de depreciación se consideró más bien un « término medio », « un máximo », un porcentaje, que facilita los cálculos y que tomando el conjunto de los materiales, habría de dar, lo más aproximado posible, las sumas que se necesitarán para atender, más que a la renovación del material, « al seguro » a la « conservación » o estabilidad, en sí y en su totalidad, de los elementos inmovilizados en la empresa (7).

(6) Marshall, llama « casi renta » la parte del producido que debería cubrir la fracción del costo de producción representada por los *gastos fijos* de una empresa.

(7) No consideramos aceptable el sistema adoptado respecto a la formación del *fondo de renovación* citado. Nos parece más técnicamente razonable al que se funda por una parte en la *acción* del tiempo y de los elementos, independientemente del trabajo y por la otra en la intensidad de este último. Véase al respecto el siguiente procedimiento adoptado por los ferrocarriles suizos,

¿Qué decir ahora de las empresas que no hacen toda la reserva necesaria para el objeto indicado o no hacen ninguna?

Por supuesto que procediendo así, los datos que se consignan en las memorias y balances no expresarán de un modo real el estado de los gastos de explotación, lo que inducirá en error al estudiar los mismos con los consiguientes resultados erróneos de las deducciones o apreciaciones que al respecto se hagan.

El cuadro siguiente manifiesta para nuestras empresas los resultados en pesos oro sellado, a que se llega, haciendo las reservas en cuestión más abajo de lo necesario, y al propio tiempo por las sumas que efectivamente deberían proveerse :

Ferrocarril	Reservas		Coeficiente de gastos		Rendimiento del capital		
	efectuadas	que correspondieran	sin diferencia reservas	con diferencia reservas	sin diferencia reservas	con diferencia reservas	
C. Arg.	1912/13	2.749.860	2.749.860	57.45	57.45	6.07	6.07
	1913/14	1.861.289	2.718.069	57.55	60.30	5.45	5.41
Sud ..	1912/13	2.422.650	2.654.332	54.05	56.76	6.14	6.04
	1913/14	1.329.310	2.669.498	60.02	64.85	4.53	3.96
Oeste.	1912/13	782.509	1.409.415	57.48	61.63	5.39	5.16
	1913/14	645.675	1.555.943	60.67	67.61	4.38	3.55

Según nuestra *Estadística*, los *gastos de explotación* (año 1910) por una tonelada-kilómetro de *peso útil* transportado han sido (ferrocarril del Sud) :

Gastos directos .....	0,00504
Gastos indirectos (8) .....	0,00492.
En conjunto .....	0,00996
Y como el <i>producto bruto</i> fué de .....	0,01921
Resulta un <i>producto neto</i> de .....	0,00925

según reglamento de 28 de septiembre de 1906, aprobado por el Consejo federal en fecha 17 de diciembre del mismo año :

Cuotas anuales de renovación :

a) Vía : 0,30 francos por metro lineal más 0,07 por locomotora (exclusión hecha de las maniobras);

b) Mobiliario : 2 y medio por ciento sobre el valor de inventario;

c) Locomotoras : 0,047 francos por kilómetro, excluyendo maniobras;

d) Material rodante 0,030 francos por los coches y 0,028 por los vagones.

(8) Sin *interés* del capital, es decir, sin *beneficio líquido*.

El producido de una tonelada-kilómetro de carga transportada, ha sido, en el mismo ferrocarril Sud, de 0,0117 y, en término medio, de 0,0113 para la totalidad de los ferrocarriles argentinos.

Los cuadros siguientes dan una idea del movimiento de algunos de nuestros ferrocarriles con relación al movimiento general de otras naciones.

Ferrocarriles	Longitud Kms.	Capital	Capital por kilómetro de vía	Producto bruto	Producto neto	sobre el producto bruto	sobre el producto neto
1910 { Central Argentino.	4.281	199.959.525	46.709	25.880.124	10.713.428	15.04	6.23
{ Sud .....	4.978	172.073.478	34.567	23.129.556	11.127.482	11.56	5.56
{ Oeste .....	2.350	90.862.450	38.665	11.817.153	5.391.647	13.00	5.93
Término medio general de todos los ferrocarriles ..	27.994	960.878.352	34.324	107.258.472	36.652.823	11.16	4.56
Francia.....(1910) ..	40.484	3311.170.000	81.789	365.988.370	146.227.990	11.05	4.42
Alemania ....(1909/10) ..	58.603	4337.099.499	74.008	760.395.250	243.267.720	17.53	5.61
Austria.....(1910) ..	13.987	1171.586.730	83.762	158.612.530	32.353.560	13.54	2.76
Suiza.....(1910) ..	4.659	353.583.830	75.893	44.487.530	16.373.450	12.58	4.63

Ferrocarriles	Ton. Km. por kilómetro de vía	Producto de carga por kilóm. de vía	Producto medio de 1 tonelada km. de carga	Recorrido medio de 1 tonelada	Producción neto por ton. km. de peso útil	
1910 {	Central Argentino.	326.881	4.024	1.23	170	0.01813
	Sud .....	223.714	2.623	1.17	169	0.01921
	Oeste .....	296.344	3.330	1.12	204	0.01646
Término medio general de los ferrocarriles argent..	235.722	2.711	1.13	192	0.01602	
Francia.....(1910) ..	543.029	4.637	0.85	127	0.00601	
Alemania ....(1909/10) ..	590.022	8.119	0.98	114	0.00406	
Austria.....(1910) ..	752.790	7.128	0.95	146	0.00292	
Suiza.....(1910) ..	268.023	4.460	1.71	72	0.01106	

Si se analizan los datos que preceden, se nota cómo en la República Argentina el promedio de toneladas-kilómetros de cargas transportadas por kilómetro de vía, ha sido de 235.720, mientras que en las demás naciones, ha ascendido respectivamente : Francia, 543.029; Alemania, 500.022; Austria, 752.790; y Suiza, 268.023 (esta última tan sólo con un recorrido medio de 93 kilómetros).

El capital invertido por cada kilómetro de ferrocarril, arroja : República Argentina, término medio general, 34.324 pesos oro sellado; Francia, 81.789; Alemania, 74.008; Austria, 83762; y Suiza, 75.893.

Si se observa que el rendimiento del capital, lo propio que el producido medio de la tonelada-kilómetro, de carga transportada, son más o menos iguales en todas las naciones, es fácil deducir cómo la intensidad del tráfico en nuestros ferrocarriles está muy lejos de llegar a ser la de las demás naciones que hemos considerado.

Estos hechos nos autorizan a afirmar que, en nuestro país, para obtener un promedio de rendimiento como el que acusan actualmente nuestras líneas, no puede por el momento pensarse en rebajar las tarifas o, dicho con otras palabras, que una reducción no será posible hasta que la intensidad del tráfico no llegue a un límite tal que produciendo un incremento de consideración en los transportes, haga posible un aumento importante en las entradas que equivalga al monto de las rebajas. Las tarifas están en razón directa de la cantidad de los transportes : el secreto de las reducciones en los precios, reside, pues, en el aumento de los mismos transportes, que sólo se verifica mediante el aumento de la producción.

Ahora, es permitido esperar, en presencia del creciente desarrollo de todas nuestras industrias y del continuo aumento del movimiento comercial del país, consecuencia inmediata del aumento de la población — que a pesar de que los precios de las cosas, mano de obra, materiales, etc., están en continuo aumento y que la construcción de importantes obras de complemento o ampliación de las líneas, grandes estaciones, viaductos de acceso a los grandes centros, etc., produzca un recargo considerable de capitalización — que no ha de estar lejos el momento en que será factible una reducción en las tarifas.

El estado actual de nuestros ferrocarriles ofrece una comprobación de la ley que rige los transportes. Esta ley enseña — como dice Sax — que « los *gastos indirectos* disminuyen a medida que aumenta el tráfico en razón de que se reparten sobre un número de unidades mayores » o, en otras palabras, que « el costo de producción de la unidad disminuye a medida que la producción aumenta » (Tajani).

*Los gastos del tráfico están en razón inversa de su intensidad;* fenómeno que se designa con el nombre de « principio de utilización de las masas » (Sax).

Este principio nos explica también por qué el costo de una tonelada-kilómetro, o de un pasajero-kilómetro, varía a veces tanto de un ferrocarril a otro, y, por ende, por qué en los ferrocarriles de gran tráfico resulta generalmente menos elevado que en los ferrocarriles de tráfico exiguo.

Puede observarse que, para nuestros ferrocarriles los gastos totales de explotación por 1000 toneladas-kilómetros de peso útil, año 1910, han sido las siguientes :

Sud .....	9.96
Gran Oeste Argentino .....	17.49
Nordeste Argentino .....	10.23

« El costo de producción es relativamente menor para los transportes más largos que para los más cortos, desde que los recorridos más largos permiten una utilización mejor de las máquinas, de los vagones y del personal. » (Ulrich.)

« El costo de producción de una operación cualquiera de transporte disminuye con el aumento del número de las operaciones de transporte » (mismo Ulrich), que equivale a la afirmación de Tajani reproducida más arriba.

Para imponerse de cómo se distribuyen los gastos del transporte, y considerando los mismo divididos en tres categorías, a saber : a) gastos propios del transporte; b) gastos proporcionales a la afluencia del tráfico (gastos de estaciones); y c) gastos generales (dirección, etc.); he aquí, por ejemplo, lo que se ha obtenido para los ferrocarriles italianos :

*Costo en liras de la tonelada, kilómetro a gran velocidad (9)*

Distancias en kilómetros	Gastos de transporte	Gastos de estación divididos por el recorrido	Cuota de gastos generales	Costo total
100	0.1412	0.0742	0.1184	0.3338
200	0.1412	0.0371	0.0981	0.2764
300	0.1412	0.0247	0.0912	0.2571
400	0.1412	0.0185	0.0878	0.2475
500	0.1412	0.0158	0.0863	0.2433

Gasca, en su obra *L'esercizio delle Strade ferrate*, dice al respecto : « Cuando la consignación debe recorrer 500 kilómetros, el gasto medio por kilómetro baja a 8 céntimos, de modo que el gasto por los 500 kilómetros es de 40 liras, y cuando la consignación debe recorrer 1000 kilómetros, la cuota kilométrica de los gastos baja a 7 céntimos y así el costo por los 1000 kilómetros resulta de 70 liras. »

A. Picard, también observa : « El precio de costo comprende ciertos elementos independientes de la distancia que aumentan en menor escala que ella : los elementos independientes de la distancia, se reparten sobre la totalidad del recorrido, dando por kilómetro una suma tanto más reducida cuanto más considerable es ese recorrido. Esta sola consideración es suficiente para justificar el decrecimiento de la base » (de las tarifas).

M. Nordling da las siguientes cifras como *precio medio del transporte* por kilómetro, en céntimos :

(9) 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.

	Toneladas	Cuestan en francos	O sea por unidad
Las primeras .....	250.000	8.200	3.28
Las siguientes .....	250.000	4.400	1.76
	250.000	4.000	1.60
	250.000	3.600	1.44
	250.000	3.200	1.28
	250.000	2.600	1.04
	<hr/> 1.500.000	<hr/> 26.000	<hr/> 1.74

El total de los gastos de transporte crece constantemente en razón de las toneladas transportadas, pero el precio medio de la tonelada-kilómetro es inversamente proporcional al tráfico. (J. Varret, *Du prix de transport.*)

Mayor es el movimiento y menores resultan las cuotas de gastos correspondientes a cada unidad (Sax).

Y C. Baum, escribía : « Una tonelada de mercadería es llevada a una estación para ser despachada. Esta tonelada es recibida, revisada, pesada, anotada y entrada a depósito por los empleados del ferrocarril; es provista de los documentos con que debe acompañarse en el trayecto y luego es cargada en un vagón. Llegada a la estación de destino, esta misma mercadería es descargada y nuevamente almacenada; y, pasado el aviso respectivo al destinatario, es por éste retirada. Cada una de las operaciones indicadas respecto de la estación despachadora, lo propio que de la estación recibidora, es para el ferrocarril causa de gastos. Estos gastos son los mismos por cada tonelada de mercadería, desde que sobre los mismos no tiene influencia la distancia del transporte. (*Du prix de revient des transports par chemins de fer.*)

Siendo así, una tarifa que aumenta en relación directa con la distancia no resulta justa. Ya puede el lector apreciar cuán equivocada se está al creer que las tituladas « tarifas sencillas » o « naturales » son las únicos razonables y equitativos : estas tarifas no responden a la realidad de los hechos, aunque en los casos de distancias cortas puedan tener conveniente aplicación; pero nunca en las distancias largas en que por razón de los importes a que progresivamente van ascendiendo, se hacen absolutamente prohibitivas.

« El precio del transporte no debe aumentar proporcionalmente sino más lentamente que los costos de la explotación » (Launhardt).

Barychar daba en su tiempo para una línea austriaca (I. R. Elisabeth) :



*Gastos en Kreuzers (100 kr. = 1 florin = \$ 0.494 0/s)*

Quintales	Gastos de transporte por milla de recorrido	Gastos generales por quintal de millas (kilométrico)	Gastos de transporte por quintal de milla	5.25 % intereses y amortizaciones por quintal de milla
0 .....	14.034	1.747	—	—
25 .....	15.291	0.140	1.224	1.666
50 .....	16.494	0.070	0.660	0.833
100 .....	19.005	0.035	0.380	0.416
150 .....	21.386	0.023	0.285	0.278
175 .....	22.584	0.020	0.258	0.238
200 .....	23.772	0.017	0.238	0.208
113 peso bruto medio	20.1000	0.034	0.393	0.408

(Véase SCHAFFLE, *El sistema social de la economía social humana*).

Las tarifas que más responden a las condiciones y necesidades de nuestro país son :

- a) Las tarifas con cuota terminal, y
- b) Las tarifas parabólicas.

Las primeras, de la forma

$$f x + t = F$$

están constituidas por una parte proporcional ( $f$ ) al recorrido kilométrico ( $x$ ) y de otra independiente del mismo recorrido ( $t$ ).

Las segundas, de la forma

$$f x - f_1 x^2 = F \quad (\text{ecuación de la parábola, lo que da el nombre a estas tarifas})$$

en que ( $f x$ ) es la tarifa general y ( $f_1 x$ ) la rebaja en compensación de la mayor distancia.

En estas tarifas, el precio crece más rápidamente para las distancias pequeñas y menos rápidamente para las distancias grandes.

No es aquí el lugar de hacer un estudio profundo de estas tarifas. Nos importa tan sólo examinar la posibilidad y conveniencia de su aplicación.

Por lo que respecta a su *razonabilidad*, además de que pueden darse como suficientemente justificadas en consideración a que, como se ha visto, los gastos de transporte no aumentan en razón directa de la distancia, ellas :

« Favorecen el transporte de mercaderías que, por las grandes distancias entre los puntos de producción y de consumo, no podría de otro modo efectuarse;

« Hacen posible una cierta unificación de precios respecto de mercaderías de igual naturaleza con proveniencia de puntos diferentes;

« Fomentan los transportes a grandes distancias, que son los más favorables para el ferrocarril;

« Favorecen las diversas industrias que se van desarrollando y facilitan la concurrencia con los puertos. » (Informe de la Comisión investigadora italiana de 1881.)

Las tarifas con terminal, para pequeñas distancias, resultan más caras que las tarifas sencillas; en cambio permiten transportes a distancias más largas; esto es una ventaja, pero elevan mucho las tarifas por las pequeñas distancias. Esto indica « que una tarifa que conservase la ventaja de la terminal para las grandes distancias y las ventajas de las kilométricas (sencillas) para las pequeñas distancias, sería mucho mejor, pues conservaría de cada una las ventajas sin tener los inconvenientes. Las tarifas parabólicas, precisamente, nos resuelven aproximadamente el problema. » (Schneidewind.)

Tanto la tarifa con terminal como la tarifa parabólica se clasifican en la categoría de las *tarifas diferenciales*.

No deben confundirse estas mismas tarifas con las que aplican precios más reducidos para determinados puntos, sin hacer extensible la ley de los precios que les sirven de base a los demás puntos de la línea.

Las tarifas que resultan de ese modo implican una diferenciación que asume el carácter de la concurrencia, y a menudo, del favoritismo.

Braschi (*Le tariffe delle strade ferrate*, etc.) distingue las tarifas diferenciales en *propias* o *por razón de la distancia*, que miran a favorecer los transportes a grandes distancias, y en *impropias* o *en razón de la distancia*, que tienden a atraer el tráfico sobre una línea para vencer la concurrencia de otras vías de comunicación.

Por lo dicho, no rige una observación que encontramos — para citar un ejemplo — en un importante informe que examina cuestiones trascendentales de la economía ferroviaria, producido por la « sección de ferrocarriles » de la provincia de Buenos Aires, en que se lee : « La tarificación, para ser justa y razonable en una empresa, debe ser estrictamente proporcional a la distancia. »

Cierto; los precios deben ser proporcionales a la distancia, pero en forma tal que los elementos concurrentes a su formación se distribuyan sobre los mismos conforme a la ley que los gobierna.

No podemos aquí entrar en el campo de las tarifas que de esta clase se aplican en la práctica, puesto que excederíamos en mucho

los límites que convienen a este estudio. Sin embargo, cabe mencionar las tarifas :

a) *De competencia*, o sea las que se establecen con el fin de conservar y encauzar el tráfico, que de otro modo seguiría o se desviaría por otras vías.

A estas tarifas corresponden las que se establecen para competir con las líneas de navegación, fluviales o marítimas.

J. B. Clark, en su tratado *Principios de economía*, respecto de estas últimas tarifas dice : « Las tarifas pueden basarse sobre el costo de transporte de los transportadores por vías más económicas, como, por ejemplo, los propietarios de buques, y en este caso es posible que el precio que deba cobrar el ferrocarril sea menor que lo que le cuesta el transporte, si se calcula ese costo dividiendo simplemente el gasto total por el mismo total de unidades transportadas. »

« Dicho precio, como está calculado en base al costo de transporte del propietario del buque, y siendo éste tan bajo, podría llevar al ferrocarril a la bancarrota, si debiera reducir todas sus tarifas al nivel dado por ese costo. De ahí que no baje los precios sino entre los puntos en que se produce la competencia por agua, manteniéndolos más elevados en los demás.

« Cuando las expediciones entre tales puntos tienen lugar por ferrocarril, *lo que soportará el tráfico*, está determinado por las tarifas reducidas establecidas por los buques. En otros términos, esta suma está determinada por cierto costo definido de transporte entre los mismos puntos ligados por el ferrocarril. »

Colson, por su parte, en su importantísima obra *Transports et tarifs*, expresa sobre lo mismo : « La concurrencia del cabotaje y especialmente la que existe entre los numerosos puertos de mar por los que cada centro del interior del país puede tener relación con el extranjero, impone fletes muy reducidos para ciertos recorridos, mientras los puntos considerables a que está sujeta la multiplicidad de líneas, sirviendo las mismas relaciones, obligan a mantener precios elevados para el tráfico no concurrente : toda aplicación de tarifas matemáticas es por lo tanto imposible. »

Más adelante volveremos sobre estas tarifas.

b) *Especiales*, las que se fundan particularmente en la conveniencia de dar incremento al transporte de productos especiales determinados, y son establecidas bajo determinadas condiciones y a precios inferiores a los fijados por las tarifas ordinarias.

En un principio estas tarifas eran más bien convenidas por contratos particulares, pero después, quitándoles todo aquello que podía considerarse como una preferencia injusta, se fijó mejor el carácter

especial de las mismas, haciéndolas accesibles a todos en las mismas condiciones.

No hay duda que todas estas tarifas producen una diferenciación de precios o de trato de ciertos puntos y para determinados cargadores con respecto a otros, pero siempre que no medien favoritismos odiosos, resultan completamente justificadas.

« Cuando para facilitar la venta de las patatas que se cosechan en la comarca A, lejana de los centros industriales, de las destilerías y del mercado, se paga por el transporte un precio kilométrico menor que el que se satisfaría por el mismo producto expedido desde la localidad B, que se halla en condiciones mejores respecto del mercado, esto sucede no porque el transporte de los productos de la comarca A sea de un valor subjetivo menor, sino porque aquellos productos no pueden soportar el mismo precio de transporte que los productos de la localidad B. » (Neuman, *La formación de los precios.*)

El artículo 49 de nuestra ley general de ferrocarriles, que — se observa de paso — no es más que una reproducción de los artículos 131, 132 y primera parte del 133 del reglamento español de 1878 para la ejecución de la ley de policía de ferrocarriles, establece : « ...la empresa 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 *mínimum* 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 de ferrocarriles. »

La mayoría de los casos que han motivado quejas respecto a « desigualdad de trato » en nuestros ferrocarriles, ha tenido origen en esta disposición que en vez de aplicarse como una derogación a la disposición fundamental de la ley, se erigió en regla en forma tal que ha permitido a las empresas substituir las tarifas por un sinnúmero de convenciones especiales. No se consideraba que la disposición se inspira en que entre el tonelaje a transportar y utilización del material, debe existir una cierta relación y que con su aplicación debe tenderse principalmente a favorecer el desarrollo de industrias convenientes al país, por ejemplo, la agricultura, la ganadería, etc. Se creyó que bastaba considerar el *buen cliente* del ferrocarril o lo que el ferrocarril podía obtener de la cantidad de los tonelajes a transportar y nada más.

Las concesiones o reducciones de tarifas, por lo mismo que alteran el régimen de la tarifa general que es la expresión propia de la

igualdad de trato, debe ser objeto de un examen concienzudo e imparcial que garantice los derechos de todos y no dé por resultado el favoritismo en beneficio de determinados remitentes; este examen no puede seguramente ser delegado a las empresas de los ferrocarriles sin un peligro evidente, pues, como bien lo observa Gasca en su obra *Il Codice ferroviario*, « es un engaño el decir que las compañías tengan la intención de generalizar las concesiones de favor hechas a uno solo... desde que ellas buscan, por el contrario, cualquier medio para evitar la generalización y encuentran pretextos para no acordar a muchos el favor concedido a uno solo. »

Eso de que — como alguno ha afirmado — a los grandes remitentes deben hacerse reducciones que estén en razón directa de las ventajas que aportan, no es del todo exacto; en estas concesiones debe siempre cuidarse que no lesionen intereses y que resulten beneficiosas y convenientes a la generalidad.

Así conceptuamos justa la siguiente observación de Humberto Pipia (*Diritto ferroviario*) : « La igualdad de condiciones constituye un elemento de hecho que es necesario apreciar prudentemente todas las veces, teniendo en cuenta las especiales y diferentes circunstancias del transporte que se pide, con relación a los criterios que determinaron la *primera concesión*, considerando de un modo especial la pobreza de las mercaderías, la protección de la industria nacional, la competencia a las vías rivales marítimas, fluviales, terrestres, etc. »

« No todos aquellos que ejercen el comercio de artículos de consumo — dice Gasca — están en condiciones de hacer transportar en un año mil vagones y ciertamente el afortunado que puede hacerlo, disfrutando de una reducción de 5 por ciento sobre el precio de las tarifas, puede hacer una competencia victoriosa a sus rivales que no pueden disfrutar de tal ventaja. »

Pensamos que si las rebajas o tarifas especiales no son asequibles a todos, no responden a las condiciones de razonables y justas exigidas por la ley en su artículo 44, y así la igualdad de trato vendría a ser, como lo expresó en su tiempo la jurisprudencia francesa, « una ilusión ».

« 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.)

« En la determinación de las tarifas se procede en un todo empíricamente. Establecida la cantidad probable de los pasajeros de las diversas clases y de las mercaderías que se deberán transportar, se procura determinar las tarifas correspondientes, de modo que en el conjunto se pueda obtener la cifra de productos deseada. » (Leonardo Loria, *Le strade ferrate*.)

Hemos expuesto diversos principios que rigen los precios del transporte, e indicado las circunstancias y hechos que modifican los principios generales, mejor dicho, que los complementan o fijan dentro de las condiciones que en la realidad y por el hecho mismo del movimiento, en la práctica se presentan.

Las tarifas deberían ser determinadas conforme a esos principios y sus precios formarse en base al costo del transporte, gastos generales, interés y ganancia legítima para la empresa.

Las tarifas así formadas suponen un *tráfico probable*, una *zona de tráfico* que si es fácil determinar en países ya poblados y cuyo desarrollo ha llegado a cierto máximo, no es posible entre nosotros, en que no obstante el desarrollo que hemos alcanzado, gran parte de nuestro territorio, dada su enorme extensión, no se ha dado aún al cultivo y apenas cuenta con un número exiguo de habitantes. Entre nosotros, propiamente hablando, no se pueden determinar tarifas para llenar las necesidades de una determinada zona de tráfico, sino que las tarifas deben contribuir a crear esa misma zona. Así, más que en ningún otro caso cabe entre nosotros la expresión de Loria, de que en la determinación de las tarifas se procede empíricamente. Mas, en un principio, se aplicaron *tarifas copiadas* del extranjero, por la carencia absoluta de datos (por la misma falta de ferrocarriles) en qué fundar los cálculos de los precios. Esto no debe maravillar a nadie, desde que lo propio ha ocurrido en Europa, cuna de los ferrocarriles; no ha mucho leíamos en un semanario español : « ... están hechas (las tarifas) copiando y empeorando un modelo francés, copia y empeoramiento a su vez de la obra inglesa... los *máximos* los fijó el derecho inglés partiendo de la experiencia y hasta de la legislación de sus carreteras y caminos ordinarios ».

Las teorías de Launhardt, basadas en las *zonas de tráfico*, no han

tenido, pues, en un principio, entre nosotros, terreno de aplicación y poco tienen en la actualidad si se excluyen ciertas zonas del territorio en que es posible considerar un cierto núcleo de población y una producción que oscila más o menos dentro de una cantidad determinada, pero que, por lo general, aumenta continuamente.

Las tarifas entre nosotros establecidas *ab initio* de aquel modo, se han venido formando más por *afinidad*, diríamos, consultando cierta igualdad de precios impuestos por las condiciones del mercado que por las características de cada línea. Así se explica cómo el ferrocarril de Entre Ríos, por ejemplo, que tiene tráfico exiguo, tenga las mismas tarifas del ferrocarril del Sud, que es uno de los más importantes del país, y que la tarificación del Rosario a Puerto Belgrano, cuya explotación arroja pérdida, sea la misma del Central Argentino, que es otra de las empresas principales.

La tarificación, con el andar del tiempo, experimenta una evolución hacia procedimientos que, basados esencialmente en la práctica, aplican una clasificación y precios que consultan mejor las necesidades de nuestro país.

No es posible tratar la historia de nuestra tarificación, pues iríamos muy lejos y tendríamos además que emprender un trabajo que sería difícil de llevar a cabo debido a la falta de datos precisos y de los elementos necesarios. Por otra parte esta tarea tendría tan sólo un valor histórico y a nada nos conduciría, desde que el *empirismo* más absoluto ha presidido siempre la fijación y modificación de nuestras tarifas.

Llegados a la actualidad y después de la sanción de la ley 5315, que rige casi todas las empresas existentes, ley que fija, como hemos indicado, un límite de rendimiento al capital, los sistemas de tarifas de los diversos ferrocarriles en sus modificaciones se sujetan a las prescripciones de esa ley, a la par que a las de la ley general bajo cuyo imperio se sancionó aquélla.

En este mecanismo se inspiran las tarifas del ferrocarril Central argentino (aunque su estudio se haya empezado antes de aprobarse la ley 5315), establecidas al llevarse a cabo la incorporación a su sistema del ferrocarril Buenos Aires y Rosario.

Es conveniente aquí detenernos un momento.

« Debido a la multiplicidad de las leyes de concesión que regían los ferrocarriles Central Argentino, Buenos Aires y Rosario... y sus ramales... (10) la aplicación de tarifas se hacía en forma des-

(10) Extractamos lo que decimos sobre este punto, de la publicación oficial titulada *Fusión de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario*.

igual... por otra parte la diferencia de clasificadores y sistemas de tarifas hacía que no todas las secciones se encontrasen en igualdad de condiciones... »

Con el nuevo sistema « se trató, como primer objetivo, de reducir los fletes para largos recorridos. A este efecto se adoptó como sistema general de tarifas, no una base kilométrica invariable, aplicable a todos los recorridos, sino una serie de bases kilométricas que decrecen a medida que aumentan las distancias (sistema parabólico... »

« Las cargas que especialmente constituyen el tráfico ferroviario, se dividieron en dos grandes grupos : 1° los artículos de mayor consumo o uso, tienda, almacén, ropería, sombrerería, ferretería, que forman el tráfico de los puertos hacia el interior, pues la mayoría son productos de importación, que se denominan *mercaderías generales*; y 2° *los productos del país*, constituidos por los cereales, haciendas, maderas, etc., que forman el tráfico del interior hacia los puertos, por ser artículos de exportación. »

De conformidad con este criterio y teniendo en cuenta el valor cotizante de los artículos que establecieron doce clases ordinarias y tres especiales, que constituyen aún hoy la base general de esta tarificación, por más que se hayan introducido en ella algunas modificaciones de menor cuantía en el transcurso del tiempo, como consecuencia de estudios posteriores indicados por la práctica.

El límite máximo de rendimiento del capital que podía determinar la intervención en las tarifas, era fijado en 17 por ciento, el mismo que más tarde se consignó en la ley 5315, y los cálculos para determinar el producido bruto que podía aportar la implantación del nuevo sistema, se basaron en que dicho producido debía ser menor en un 10 por ciento del que se obtuvo en 1901.

Posteriormente a este importante cambio de tarifas, el ferrocarril Pacífico modificó las suyas con el mismo principal propósito de favorecer las grandes distancias efectuando para la fijación de los precios y modificación del *clasificador*, la reliquidación del tráfico del año 1914.

En el primer año (1908) en que entraron a regir las tarifas del ferrocarril Central argentino, de que acabamos de hablar (tarifas que fueron después adoptadas salvo pequeñas modificaciones, por el ferrocarril Central Córdoba y — como ya hemos visto — por el ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano) tuvo aquella línea un movimiento que resulta de las siguientes cifras :



Longitud kilómetros .....	3.876
Producto bruto en pesos oro sellado .....	25.438.773
Rendimiento del capital (por ciento) bruto .....	17.07
Rendimiento del capital (por ciento) neto .....	6.62
Cargas transportadas. Ton. ....	7.371.770
Cargas transportadas. Ton. km. ....	1.467.158.789

En los años de 1909 a 1913, ese movimiento ha sido :

Año	Longitud kilómetros	Producto bruto oro sellado	Rendimiento del capital		Cargas transportadas	
			Bruto %	Neto %	Ton.	Ton. Km.
1909	4.098	24.512.081	15.18	6.65	6.928.988	1.432.742.971
1910	4.281	25.787.318	15.56	6.54	7.944.402	1.351.001.440
1911	4.639	25.437.506	12.05	5.58	6.550.835	1.377.715.154
1912	4.871	29.911.602	12.68	6.75	6.768.670	1.663.680.002
1913	5.071	32.734.800	13.05	6.47	10.033.964	2.029.615.655

Como se ve, el rendimiento del capital en ninguno de los años de vigencia de las actuales tarifas del ferrocarril Central Argentino ha alcanzado al límite máximo desde el cual las empresas no podrían exceder en sus ganancias.

Ya hemos hecho referencia a este límite en términos generales; conviene ahora, aun cuando no es aquí tal vez el lugar más apropiado, ocuparnos más detalladamente de él.

La ley 5315, como se ha visto, establece : « Las tarifas de pasajeros y de cargas, serán intervenidas cuando el promedio del producto bruto en tres años seguidos exceda del 17 por ciento del capital... »

« El 17 por ciento determinado como coeficiente de intervención — advertía el diputado Mitre al discutirse esa ley — no es una cifra fatal : decir que el gobierno intervendrá cuando las entradas alcancen el 17 por ciento, no quiere decir que necesariamente las entradas hayan de subir a esta cifra. Se ha señalado como una iniciativa a las empresas a hacer subir sus entradas al 17 por ciento, pero tal aumento no depende de las compañías, es el resultado de una ley económica que no se puede forzar a voluntad ». Y el señor ministro de Obras públicas, completando las palabras de E. Mitre, añadía que el 17 por ciento es un *máximum* que podrán obtener en adelante las empresas *en los mejores años...* »

El coeficiente en cuestión no debe, en consecuencia, considerarse como un límite absoluto que autorice a las empresas a alcanzarlo a todo trance, modificando al efecto, sus tarifas como mejor lo estimen, sino que constituye una barrera más allá de la cual no es per-

mitido ir, no solamente con tarifas basadas en los conveniencias de las empresas, sino con precios equitativamente establecidos conforme lo exige la ley.

El límite expresado es como las *tarifas de máxima o de concesión*, que en otros países sirven de base al régimen tarifario y que no pueden ser excedidas en tanto que « el concesionario es relativamente libre de fijar precios más reducidos ». (E. Ottolenghi, *El Estado y el contrato de transporte ferroviario*.)

El coeficiente de 17 por ciento no es arbitrario y permite obtener una justa remuneración al capital (11). Sabiendo que los gastos oscilan alrededor de un 60 por ciento de las entradas, se obtiene un 6,8 por ciento líquido « interés equitativo », conforme decía el expresado diputado Mitre y, que en el caso del Central argentino, según fué en su tiempo demostrado, se acercaba al *menor de los coeficientes* que regían en sus líneas. (Véase *Antecedentes de la fusión de los ferrocarriles Central argentino y Buenos Aires y Rosario*).

Hechos los cálculos sobre una situación más reciente (ejercicio al 30 de junio de 1913), se encuentra para el Central argentino, que como aparece de los datos generales que preceden, ha dado un rendimiento neto a su capital de 6,47 por ciento, que después de satisfacer los intereses de las *obligaciones* y de llevar importantes sumas a diversos fondos de reservas, ha distribuído un dividendo de 6 por ciento a sus acciones ordinarias. Si se tiene en cuenta que éstas, en el año 1913, se cotizaron entre 111  $\frac{7}{8}$  y 100  $\frac{1}{4}$ , lo que autoriza a afirmar que por sanción del propio mercado, el dividendo ha sido *equitativo*, podemos decir que el coeficiente de 6,47 por ciento, aun cuando no haya alcanzado al máximo permitido, resulta suficiente y, por lo tanto, sin desconocer que la empresa, por el juego de la aplicación de sus tarifas sobre el tráfico, puede alcanzarlo con sujeción a los principios de la ley de la oferta y la demanda, no está, sin embargo, autorizada a aumentar dichas tarifas con ese único fin.

El artículo de la ley empieza diciendo : « Las tarifas... », lo que

(11) Donde impera el sistema de las tarifas máximas, el rendimiento o producido neto de los ferrocarriles comprende elementos que responden de una manera precisa a estos conceptos : según un decreto del Consejo federal suizo el « producto neto del capital-acciones », que sirve de norma para la fijación de los derechos de concesión... y para las rebajas de los precios de transporte, se forma de : 1° dividendo de las acciones; 2° amortización del capital; 3° sumas destinadas a los fondos de amortización de construcciones e intereses, reservas para imprevistos y accidentes, excluyendo el fondo de renovación; y 4° saldos a pasarse a cuentas nuevas (ejercicios siguientes).

supone que en otras disposiciones o normas se ha de encontrar la definición de las mismas. Si éstas han de ser, conforme lo exige el artículo 44 de la « ley general », razonables y justas, ¿en virtud de qué principios quedaría autorizado un aumento de precios que tuviera por objeto llegar al límite de 6,8 por ciento, cuando con menos se han cubierto holgadamente los compromisos de la empresa y se obtuvo el « interés equitativo » que corresponde? En la armonía o fusión de las prescripciones de la ley general de ferrocarriles y de la ley 5315, reside el fundamento del derecho tarifario y su justa aplicación en todo establecimiento de tarifas, estriba en considerar siempre todos los factores concurrentes, conjunta y separadamente.

Volviendo a los datos del Central argentino precedentemente consignados, se observa que los productos de las líneas han ido aumentando hasta llegar en 1913 a una suma que excede de 7.296.025 pesos oro sellado, sobre los de 1908, y que, esto no obstante, el rendimiento del capital se conserva alrededor de un porcentaje que poco varía. El fenómeno se debe a que los beneficios han tenido que repartirse de año en año sobre un capital siempre mayor; si el tráfico se hubiese conservado dentro de la densidad primitiva, el rendimiento, en vez de ser más o menos igual en todos los ejercicios, habría resultado menor. Mas los gastos han aumentado también y no sólo por razón del mayor monto de los *gastos directos* del transporte como consecuencia del aumento del tráfico, sino debido al encarecimiento de los materiales, mano de obra, sueldos, etc. Las cifras demuestran que el mismo incremento de tráfico ha podido neutralizar la influencia de ese aumento de los gastos. Es la ley del transporte que se presenta en toda su evidencia; el crecimiento del tráfico proporcionando un mayor número de transportes sobre los cuales poder repartir los *gastos indirectos*, hace que se obtenga la suma necesaria para cubrir, a la par que los aumentos de gastos, la remuneración del capital invertido a pesar de su aumento en el tiempo.

Queda así bien demostrada, por cifras que hablan por sí solas, la influencia decisiva que ejerce el aumento del tráfico sobre los resultados de las empresas y cómo las tarifas, eso mediante, adquieren y conservan cierta estabilidad que, por razones obvias, se torna muy beneficiosa respecto de la conservación o equitativa formación de los precios.

« Las empresas, antes que tener tarifas elevadas, necesitan aumentar el tráfico », escribe Gasca; sin embargo, « es inexacto que una empresa tiene siempre interés en ver aumentar la cantidad de los transportes y que — por consiguiente — las ventajas de la em-

presa vienen a coincidir con las del público; la empresa prefiere obtener el mismo producto con el menor número de transportes hechos a precios más elevados, mientras el público querría que el producido fuese alcanzado mediante el precio más reducido y con el mayor número de transportes. » (Tajani.)

Se invoca con frecuencia y con suma facilidad el mayor precio adquirido por las cosas para pretender y justificar los aumentos de tarifa que a menudo se intenta llevar a la práctica.

Si se quiere comparar los precios adquiridos por los artículos a través del tiempo, con las tarifas del Central argentino de que hemos venido hablando, pueden consultarse útilmente los cuadros I y II, que se agregan al final de este estudio. El primero de estos cuadros contiene las precios corrientes de diversos productos del país de 1911 a 1915 conforme con las publicaciones de nuestra Bolsa de comercio, etc., y el segundo los fletes que se aplican en dicha línea hasta 1200 kilómetros.

Por el mismo cuadro I puede verse cómo los precios de los productos acusan un constante aumento, especialmente el ganado.

No es aquí el lugar de examinar las causas que han determinado esos aumentos y sus fluctuaciones. Es éste un asunto hasta cierto punto independiente de nuestro estudio, puesto que con él nos hemos propuesto tan sólo deducir en qué consiste la condición de « justicia y razonabilidad » que deben reunir las tarifas y no su posible modificación en relación a los precios de las cosas. Esto sentado, en el caso presente — sin entrar a investigar hasta dónde las tarifas del ferrocarril Central argentino, en la época de su establecimiento, han respondido a aquella condición, y teniendo presente que la ganancia del mismo ferrocarril se conserva dentro del límite máximo permitido por la ley — cabe únicamente examinar si las tarifas son equitativas y si, en consideración a las subas de los precios de los artículos, permiten, como se pretende, que se aumenten.

Los precios de los artículos han encarecido, pero la intensidad del tráfico ha dado margen a la empresa, como hemos visto, para distribuir ganancias razonables.

Junto con los aumentos de precios de los productos, se ha verificado un incremento considerable de transportes; y como en la fijación de los precios respectivos su *quantum* pesa en una proporción importante, resulta que los aumentos de tarifas invocados, basados únicamente en el *mayor valor* de los objetos, no se justifican en forma.

Las modificaciones de tarifas son asuntos de suma importancia por las perturbaciones que traen aparejadas. Una modificación,

aunque parcial, puede tener gran influencia no sólo sobre la marcha de la empresa, sino también sobre la economía pública, las condiciones de determinadas ramas del comercio y el desarrollo de las relaciones internacionales (Loria, obra citada). Lo cual hace que no deben consentirse sino después de un detenido estudio, en el cual, a la par del *valor*, se consideren todos los demás elementos y causas concurrentes a la formación de los precios : intensidad del tráfico y su producido probable con relación al que sirvió de base para el estudio anterior, gastos actuales, condiciones de productividad de las cosas, etc., siempre comparados con los anteriormente tomados en cuenta, etc. El principio de Solacroup que hemos consignado más arriba, esto es, que debe hacerse pagar a las mercaderías todo lo que ellas pueden pagar, encuentra su justa aplicación en la práctica, tan sólo si se observan los procedimientos que venimos indicando.

Esto no excluye que se introduzcan en las tarifas aquellas modificaciones de detalle y se corrijan los errores que la práctica demuestra, pero sin que con ello se tienda a una revisión total en sentido de aumento. Esta — para ser considerada — debe sujetarse a las normas ligeramente indicadas; y, en todo caso — conviene insistir sobre el punto — no deben permitirse encarecimientos parciales de precios respecto de algunos artículos o productos so pretexto de haber adquirido un mayor valor cotizante.

De hacerse cuestión de ello — siempre que el monto de las entradas del ferrocarril arroje un beneficio razonable — en contra de los aumentos de tarifas que se pretendan, puede siempre invocarse una eliminación de parte de un factor del precio que es dada por el incremento del tráfico.

De manera que mientras no se pruebe que los productos de un ferrocarril no alcanzan para conservar su situación financiera normal, las tarifas no pueden ser aumentadas.

Por el cuadro I puede observarse cómo los precios del ganado han tenido un aumento muy considerable; en efecto, entre 1911 y 1915, se nota :

Clases de ganado	Especiales		Gordos		Carne gorda		Buena carne	
	1911	1915	1911	1915	1911	1915	1911	1915
Bueyes .....	110	160	90	140	80	120	65	100
	a	a	a	a	a	a	a	a
	120	170	100	150	90	130	70	105
Novillos mestizos ....	120	150	100	120	80	110	70	100
	a	a	a	a	a	a	a	a
	130	170	110	140	85	120	80	110
Novillos criollos .....			75	100	65	80		
			a	a	a	a		
			80	110	70	90		
Vacas mestizas .....	85	115						
	a	a						
	90	120	60	95	50	75		
	70	105	a	a	a	a		
	a	a	65	100	55	85		
Vacas criollas .....	75	115						
			40	80			35	60
			a	a			a	a
Vaquillonas - mestizas.			50	90			40	70
	55	100			45	90		
	a	a			a	a		
Vaquillonas - criollas .	65	105			50	100		
					35	60		
					a	a		
Terberos .....					45	70		
	25	65					16	50
	a	a					a	a
						22	60	

Estos aumentos han permitido operaciones muy importantes que, con relación al transporte en el Central argentino, se aprecian por las siguientes cifras :

	Animales vacunos transportados	Flete oro sellado
1911 .....	965.225	1.255.280
1915 .....	1.045.749	1.366.160

Aplicando el solo criterio del valor, es excusado decir que las cifras que preceden autorizan un holgado aumento en las tarifas de hacienda; pero si, por el contrario, se tiene en cuenta también

los demás factores que intervienen en su establecimiento, será posible afirmar cómo dicho aumento no rige al análisis. Auméntese en buena hora el precio de transporte del ganado, si es posible hacer gravitar sobre él un mayor flete; pero procédase entonces a una revisión general de las tarifas. Es cierto que un trabajo semejante requiere tiempo y gastos siempre elevados, pero es el único que permite establecer precios razonables y justos (12). Con esto no entendemos excluir la *situación anormal del momento* porque atraviesan las empresas en razón de la crisis general reinante y de la guerra europea. Como excepción pensamos que un aumento parcial como el que nos ocupa, podría por esta circunstancia ser consentido, pero no como medida de carácter permanente; vueltas las cosas a la normalidad, los hechos tendrían que reverse. Los cambios de tarifas formalmente estudiados han de responder al proceso que hemos indicado; toda otra práctica es viciosa y puede ser de fatales consecuencias.

Nos tocaría ahora ocuparnos del reciente aumento de 10 por ciento introducido por las empresas sobre todas las tarifas; es un problema grave y que debe merecer la atención de los que se ocupan de estos estudios y que nosotros, en la modesta esfera de nuestros limitados conocimientos, pensamos abordar; mas, dado lo extensos que tendríamos que resultar, nos es forzoso reservarnos para otro artículo.

Sin embargo, conceptuamos que un aumento general de igual medida sobre líneas de diferentes características y sobre conceptos de tráfico de distinta naturaleza e intensidad, no es racional. Podría ser, no obstante, provisoriamente tolerado, siempre en consideración a circunstancias especiales transitorias, una vez probada la necesidad imprescindible de su imposición; solamente las cifras y un análisis detenido de la situación de las empresas considerada frente a las condiciones especiales en que se encuentra el país, permitiría llegar a conclusiones que merezcan el calificativo de justas.

Se puede adelantar que un examen ligero de los resultados de

(12) Las revisiones generales de tarifas deberían practicarse más bien de tiempo en tiempo, de modo que, sin absorber continuamente la atención y la acción administrativa en un trabajo de esa magnitud, se consiga convenientemente adaptar las tarifas a las necesidades que se van creando como consecuencia del desarrollo continuo de productividad de las zonas y del progreso general.

En el proyecto de fusión de las líneas del Central argentino, se fijaba que las tarifas debían revisarse cada cinco años.

La ley italiana impone que cada quinquenio debe procederse a una revisión general de la *clasificación*.

la explotación de los ferrocarriles por el último ejercicio, permite desde ya asegurar que la *diminución de entradas* que se invoca (en aquel ejercicio y no en el actual de julio 1° en adelante, que va acusando aumentos) (13), no está representada por los *productos del país*, sino por las *mercaderías generales*, como quien dijera por los artículos de importación. En una de nuestras más importantes líneas el movimiento manifiesta :

Entradas de cargas	Ejercicio cerrado el 30 de junio de 1914		Ejercicio cerrado el 30 de junio de 1915	
	Toneladas	Pesos oro	Toneladas	Pesos oro
Productos del país .....	5.440.000	12.000.000	5.580.000	12.540.000
Ganado (total cabezas) .	1.696.772	1.460.000	1.646.815	1.560.000
Mercaderías generales ..	1.100.000	4.830.000	945.000	4.010.000
Varios .....	—	350.000	—	290.000
Totales .....	9.100.000	18.660.000	8.380.000	18.400.000

Si esto expresan las cifras, ¿por qué se han de aumentar los fletes en igual medida, tanto respecto de los productos nacionales como de los artículos generales de importación, en que figuran muchos que no son de imprescindible necesidad o que son de lujo?

Los precios de algunos productos con relación a los fletes correspondientes en el Central argentino, dan :

	Precios m <sup>n</sup> por cada 100 k			Fletes para una distancia media de 350 km. por 100 kilos	% de flete sobre valor		
	1901 (14)	1911	1915		1901	1911	1915
Trigo barleta.....	5.50 a 6.70	7.95 a 8.05	11.80 a 12.00	0.704	10.51	8.74	5.86
Trigo candeal.....	6.50 a 8.50	9.00 a 9.50	12.00 a 13.50				

(13) En el Central argentino desde julio 1° a octubre 17 del año en curso, se nota un aumento con respecto a igual período de 1914, de 1.079.060 pesos oro sellado de entradas.

(14) Año que según los antecedentes respectivos, como se ha indicado, ha servido de base para el estudio de las tarifas actuales del Central argentino.



	Precios m <sub>n</sub> por cada 100 k			Fletes para una distancia media de 350 km. por 100 kilos	% de flete sobre valor		
	1901	1911	1915		1901	1911	1915
Maíz morocho.....	2.50	7.80	5.50	0.589	15.92	6.93	9.82
	a	a	a				
Maíz amarillo.....	3.70	8.50	6.00	0.589	16.83	7.96	12.80
	2.20	7.20	4.40				
Lino.....	a	a	a	0.843	6.79	4.57	7.66
	10.50	17.00	10.30				
Harina cero.....	12.40	17.30	11.00	0.843	8.03	6.02	4.07
	10.30	13.20	20.00				
Harina 2ª.....	a	a	a	0.843	12.04	10.54	8.42
	6.00	6.50	8.00				
Cueros vacunos.....	7.00	8.00	10.00	0.255	3.25	2.43	1.89
	6.80	7.70	9.00				
Cueros potros.....	a	a	a	0.255	8.50	4.64	3.40
	2.60	4.20	5.50				
Lana madre.....	3.00	5.50	7.50	0.184	0.31	1.75	1.31
	2.50	8.50	8.50				
	6.00	10.50	14.00				

10 kilos tarifa ordinaria

Clases de ganados	Precios \$ m <sub>n</sub> c/u			Fletes para una distancia media de 350 km.		% de flete sobre valor		
	1901	1911	1915	1901 - 1911	1915	1901	1911	1915
Bueyes.....	—	110	160	3.9012	4.6945	—	3.25	2.76
		a	a					
Novillos mestizos..		120	170	3.9012	4.6945	6.84	4.59	3.91
	52	80	110					
Novillos criollos....	a	a	a	3.9012	4.6945	7.80	4.88	4.27
	57	85	120					
	47	75	100					
	a	a	a					
	50	80	110					

Clases de ganados	Precios \$ m <sub>n</sub> c/u			Fletes para una distancia media de 350 km.		% de flete sobre valor		
	1901	1911	1915	1901-1911	1915	1901	1911	1915
Vacas mestizas . . . .	35	60	95	3.9012	4.6945	10.27	6.00	4.69
	a	a	a					
	38	65	100					
Vacas criollas . . . . .	30	40	80	3.9012	4.6945	12.19	7.80	5.22
	a	a	a					
Vaquillonas mestizas	32	50	90	3.9012	4.6945	15.60	7.80	4.69
	a	a	a					
Vaquillonas criollas	24	45	90	3.9012	4.6945	—	8.67	6.71
	a	a	a					
	—	35	60					
Terberos . . . . .	8	16	50	1.9506	2.34725	19.50	8.86	3.91
	a	a	a					
	10	22	60					

De este estado se deduce cómo las tarifas en todos los casos, relacionadas con los precios de los artículos, admitirían aumentos.

Pero si se consulta la estadística, se encuentra que el tráfico de los productos que se han indicado, ha tenido el incremento que sigue :

*Transportes y su producido*

	1901		1911		1915	
	Toneladas	Flete \$ m <sub>n</sub>	Toneladas	Flete \$ m <sub>n</sub>	Toneladas	Flete \$ m <sub>n</sub>
Trigo . . . . .	624.258	1.384.014	820.533	1.904.147	921.669	2.162.891
Maíz . . . . .	546.692	594.090	1.516.393	1.958.675	2.329.871	3.533.060
Lino . . . . .	226.774	468.599	170.127	435.637	381.216	912.240
Harina . . . . .	141.856	292.007	144.301	372.435	190.850	541.981
Cueros . . . . .	15.095	120.355	31.365	251.950	23.685	195.905
Lana . . . . .	24.317	140.409	7.203	54.397	5.607	44.881
Ganado vacuno .	84.474	148.952	482.612	1.255.278	522.875	1.366.157

*Aumentos*

	1911 con relación a 1901				1915 con relación a 1901				1915 con relación a 1911			
	Toneladas	%	Flete	%	Toneladas	%	Flete	%	Toneladas	%	Flete	%
Trigo .....	196.275	31.44	520.133	37.58	297.411	47.64	778.877	56.28	101.136	12.32	258.744	13.58
Maíz .....	969.701	177.37	1.364.585	229.69	1.783.179	326.17	2.938.970	494.70	813.476	53.64	1.574.385	80.38
Lino .....	56.647	24.98	32.962	7.03	154.442	68.10	443.641	96.80	211.089	124.08	476.603	109.40
Harina .....	2.445	1.72	80.428	27.54	48.994	34.54	249.974	85.60	46.549	32.26	169.546	45.52
Cueros .....	16.270	107.78	131.595	109.34	8.590	56.90	75.550	62.74	7.680	24.48	56.045	22.24
Lana .....	17.114	70.38	86.012	61.26	18.710	76.94	95.528	68.03	1.596	22.15	9.516	17.49
Ganado vacuno .....	398.138	471.31	1.105.326	742.74	438.401	518.98	1.217.205	817.18	40.263	8.34	110.879	8.83

Con estos datos a la vista habríamos deseado establecer los producidos medios de los artículos y compararlos con los fletes y precios correspondientes dados por el cuadro anterior, a fin de deducir las relaciones de hecho que median entre estos factores; pero hemos tropezado con la dificultad de que no se indican las distancias (*kilometraje*) recorridas por los mismos artículos, lo que no permite efectuar los cálculos en forma; sin embargo, las cifras consignadas más arriba respecto de los resultados totales de la explotación y las que ahora preceden, autorizan a insistir en la afirmación ya hecha, que si bien los precios corrientes de las mercaderías han ido aumentando en el tiempo, lo cual, por sí solo, haría creer que es posible un aumento de tarifas, en cambio la densidad del tráfico ha obedecido a una ley de incremento tal que ha permitido obtener lo mismo para el capital la remuneración equitativa que corresponde.

Antes de dejar este punto, creemos conveniente indicar los fletes que se cobran en nuestras principales líneas por diversos productos y artículos, al solo efecto de las comparaciones que se estimaran oportunas :

Flete en \$ m/n c/l para una distancia media de 350 k.	F. C. C. Arg.	F. C. Sud	F. C. Oeste	F. C. Pacífico	F. C. C. Córdoba.	F. C. Santa Fe
Trigo (tonelada) .....	7.04	6.91	6.61	7.20	6.88	6.00
Maíz .....	5.89	5.76	6.01	6.13	5.74	5.02
Lino .....	8.43	8.64	6.61	8.64	8.24	7.18
Harina .....	8.43	8.64	8.26	8.64	8.24	7.18
Cueros .....	25.47	44.44	46.74	34.13	24.86	35.00
Lana (en fardos) .....	18.35	25.32	25.82	22.43	17.92	30.50
Ganado vacuno, vag. 4 ejes	93.89	96.00	96.00	96.00	73.32	55.87
Ganado lanar, vag. 2 pisos.	93.89	96.00	96.00	48.09	73.32	55.87
Azúcar .....	18.35	18.18	31.28	26.31	17.92	26.00
Vino .....	15.90	31.00	31.28	18.57	15.58	17.00
Almacén .....	22.18	31.00	31.28	26.31	21.71	26.00
Tienda .....	29.38	31.00	31.28	26.31	28.75	26.00
Ferretería .....	22.18	31.00	31.28	22.43	21.71	26.00
Zapatería .....	25.47	31.00	31.28	26.31	24.94	26.00

Nuestro estudio no podría aspirar a una cierta utilidad práctica, por más modesta que ella fuese, si no dedicáramos algunas palabras

(15) Pacífico : vagones de 2 ejes y 2 pisos.

(16) Santa Fe : vagones 1/3 parte más chicos que los de *trocha ancha*.

especialmente a dos categorías de tarifas que tienen entre nosotros larga aplicación; nos referimos a las *tarifas de combinación y de competencia*.

### *Tarifas de combinación*

Las tarifas de combinación o tarifas comunes, que al decir de Colson constituyen la parte más compleja de la tarificación, son las que se establecen para regir respecto de las relaciones entre dos puntos situados sobre líneas diferentes.

Los transportes ferroviarios no habrían alcanzado el desarrollo prodigioso que hoy observamos, si no se hubiese establecido el *servicio combinado*, el cual por sí solo hace posible la facilidad y rapidez de los transportes, no habiendo quien no vea los inconvenientes y trastornos que entorpecerían, hasta hacerlas ilusorias, las ventajas que aporta el transporte, si las empresas, al hacerse cargo de éste, no se obligaran a efectuarlo también sobre las líneas de las demás compañías.

Respecto de este servicio, nuestra ley general de ferrocarriles prescribe : « 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 trocha » (art. 25 de la ley), y « 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).

Todas las legislaciones de los diversos países imponen el servicio de combinación y así se tiene :

*Suiza* : « Toda empresa está obligada a permitir que otros ferrocarriles se unan convenientemente con sus líneas, técnica y comercialmente, sin aumentos o recargos de tarifas y sin dificultades de tránsito » (ley de diciembre 23 de 1872).

*Austria* : « Obligación para toda administración de ejercer tráfico común con los ferrocarriles limítrofes; si las empresas no se pudieran poner de acuerdo, intervendrá el ministerio de Comercio y Obras públicas » (art. 10, inciso. 1º, de la ley de concesión de ferrocarriles).

*Francia* : « Obligación para toda administración de ejercer tráfico común con las otras que empalman con ella » (*Cahier de charges*, art. 61).

*Italia* : « El gobierno puede ordenar a las empresas que ejerzan

tráfico común, con arreglo a las condiciones que deben establecerse por convenio mutuo » (art. 282, inciso 1º, ley de obras públicas).

Además, la ley italiana de julio 7 de 1907 hace obligatorio para las nuevas líneas que se concedan, la *acumulación de las distancias* con respecto a las líneas del Estado, lo que equivale a extender sobre aquéllas la aplicación de las tarifas vigentes en estas últimas.

Para ese mismo país puede verse también la ley de abril 5 de 1908, relativa a los servicios postales y comerciales marítimos, la que impone a las empresas la obligación de « establecer el servicio cumulativo con los ferrocarriles mediante un contrato único de transporte y tarifas con precios globales en base a los precios diferenciales de cada administración ».

*Alemania* : La Constitución alemana obliga a los ferrocarriles a ejercer tráfico común de pasajeros y mercaderías (art. 44).

*Estados Unidos* : « Los acarreadores deberán conceder razonables, convenientes e iguales facilidades para el intercambio del tráfico entre sus respectivas líneas así como para la recepción, transporte y entrega de pasajeros y mercaderías de y para sus líneas y las que están enlazadas con ellas... (*The acte to regulate commerce*, sección 3ª, inciso 2º).

De todas estas disposiciones, concordantes con las transcritas de nuestra ley se deduce que en todas partes las empresas están obligadas a establecer la combinación de los servicios de transporte con las demás líneas que empalmen con ellas de modo que el mismo transporte se efectúe sobre los diversos ferrocarriles como si se tratara de una sola y única línea.

Ahora bien, en la combinación de los servicios ¿cómo deben jugar las tarifas de las diversas empresas que intervienen en el transporte? es decir, ¿las tarifas deben aplicarse separadamente, sumando los precios respectivos de cada empresa o deben establecerse *tarifas ex profeso* a regir en virtud y como efecto de la misma combinación?

La práctica enseña que en base a las conveniencias de las empresas, y con sujeción, hasta cierto punto, a los principios de igualdad de trato, a veces tan sólo aparente, se procede de diversas maneras, pudiendo mencionarse como de más generalizada aplicación :

a) Unión de tarifas locales sin supresión de los derechos por gastos de transmisión de las cargas que por efecto de la combinación del servicio dejan de producirse en cada línea en la misma proporción (aplicación pura y simple de las tarifas locales) ;

b) Suma de tarifas locales con supresión de una parte de aquellos derechos (generalmente la mitad de los *terminales de las tarifas*)

para las empresas expedidora y recibidora de las cargas y de un tanto más elevado para las líneas de tránsito;

c) Aplicación sobre todo el recorrido de las tarifas de una de las líneas que entran en la combinación : generalmente las de la empresa que las tienen más reducidas;

d) Tarifas establecidas *ex profeso* para ciertos y determinados transportes, siempre más bajas que la suma de las diversas tarifas locales.

Estas dos últimas clases de tarifas se aplican al tráfico de competencia, la primera entre ferrocarriles y la segunda para hacer frente a la concurrencia de empresas que cobran precios más reducidos que las tarifas que se tienen en vigencia (ferrocarriles, compañías navieras, etc).

Las tarifas en vigor en cada ferrocarril tienen por lo general características propias, basadas como hemos visto en las condiciones especiales de las líneas, altimetría, densidad del tráfico, etc., lo que hace que en el establecimiento de las tarifas que nos ocupan, no puedan siempre predominar criterios de precios iguales o únicos para todas las líneas, lo que justifica, hasta cierto punto, las tarifas formadas por la aplicación lisa y llana de las diversas tarifas locales.

« La influencia que sobre el precio del transporte ejercen aun las « diferencias de líneas » — advierte Sax — encuentra en parte su explicación en las gradaciones que los varios ferrocarriles presentan respecto de sus gastos de construcción, conservación y explotación; siendo muy diferente el « movimiento » en las diversas líneas, la « parte constante » de los gastos de explotación, distribuída sobre el mismo, dará para cada línea un cociente, esto es, un « costo unitario » distinto, inversamente proporcional al tráfico. »

Pero las tarifas incluyen derechos por gastos de transmisión (ya mencionados) que se designan con el calificativo de *terminales* y que corresponden a las operaciones de manipulación de las cargas — recibo, pesaje, carga y descarga, confección de documentos — cartas de porte, guías, etc., que deben acompañar las expediciones; preparación, manejo, revisión de los vehículos y de todas las demás operaciones que se ejecutan en las estaciones de expedición, como ya se ha indicado, para alistar el transporte y en las estaciones receptoras para efectuar la entrega, y también los gastos incurridos en las instalaciones destinadas a esas operaciones, básculas, depósitos, etc. Estos gastos, por la continuidad del transporte que tiene lugar como consecuencia de la combinación de los servicios no se producen en todas las líneas que en el transporte combinado in-

tervienen : la carga de las mercaderías, por ejemplo, es una operación de la línea expedidora que no efectúa la recibidora y viceversa ; la descarga corresponde a la línea recibidora y no a la expedidora. Así, en la determinación de las tarifas combinadas, en justicia, deben tenerse en cuenta estas circunstancias y las demás concurrentes respecto de cada gasto u operación en que no se incurriese. De aquí que en la práctica se aplique en el establecimiento de algunas de las tarifas en tráfico común, el criterio de no considerar sino una parte del terminal de las tarifas que se adopten para la combinación y que en el tráfico local se cobran íntegras.

Mas si este procedimiento puede considerarse correcto, por lo que se refiere a las tarifas formadas con una *cuota fija terminal*, igual o distinta a los *gastos efectivos terminales* y con una *base kilométrica proporcional a la distancia*, no resulta así para las tarifas a bases variables (tarifas parabólicas, etc.), en que por la diversidad de los precios con relación a la distancia, las tarifas a cobrarse varían en cada línea precisamente según la distancia.

Es esta una consecuencia de la misma naturaleza de estas tarifas (cuyas bases son siempre decrecientes). Puesta en luz por el clásico autor Picard, con este ejemplo : « Una consignación debe recorrer 400 kilómetros. Si no sale de la línea, el flete resultará generalmente de una tarifa decreciente, establecida, por ejemplo, en 8 céntimos, por los primeros 200 kilómetros ; en 7 céntimos, por cada kilómetros hasta 300, y en 6 céntimos, por cada kilómetro hasta 400, lo que dará un flete 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. »

De modo que, en rigor, una tarifa combinada estudiada debidamente, debería considerar también esa circunstancia en unión a todas las demás enunciadas que concurren a la formación de los precios, haciendo que el valor a cobrarse resulte ser la efectiva y justa retribución económica del servicio prestado en base a los gastos reales y a la ganancia para las empresas, distribuidos racional y equitativamente sobre las diversas líneas conforme a las características de cada una de ellas.

En esta situación es fácil darse cuenta de la serie de dificultades que en la práctica se presentan en el estudio y establecimiento de las tarifas de combinación, dificultades que no siempre es dado remover por la misma carencia de datos o términos de comparación que,



debiendo ser proporcionados por el movimiento comercial de las líneas, no es siempre posible calcular de un modo efectivo por su variación en el tiempo según el incremento y la densidad del tráfico.

Por todos estos inconvenientes que complican el problema, erraría así también el que pretendiera resolver la cuestión tan sólo en base a fórmulas matemáticas : el resultado que obtendría sería el mismo que le resultaría a quien quisiera determinar con la sola matemática los precios de los valores de bolsa o de las mercaderías.

Pero las dificultades a solucionar, por más difíciles que sean, no autorizan a que las tarifas se aparten de los preceptos de razonabilidad y justicia impuestos por la ley.

En la actualidad, muy limitadas son las tarifas de combinación que responden efectivamente a los preceptos legales transcritos.

Si podrían citarse, por ejemplo, casos de tarifa en que la norma de la eliminación de parte de los terminales ha encontrado aplicación, en cambio existen muchos otros casos de tarifas que no descansan en ningún criterio aceptable, ni es posible explicarse su formación de un modo plausible cualquiera a no ser que se acepte como su razón de ser la práctica que se ha seguido en el tiempo, consultando generalmente conveniencias del momento, y, sobre todo, exigencias impuestas por la competencia.

Largo trabajo sería el querer presentar una nómina completa de todas las tarifas de combinación vigentes y dar la forma cómo han sido estudiadas : por otra parte debería agregarse una lista que demostraría como en muchos casos, sin embargo, de existir la combinación de los servicios, no existen tarifas de tráfico común, cobrándose en reemplazo las tarifas locales de cada empresa.

No ignora el que suscribe la cuestión que en todas partes se ha suscitado respecto a si la obligación de combinar los servicios implica también la obligación de combinar las tarifas, como no ignora, por lo que a nuestro país se refiere, que se ha llegado a afirmar que el artículo 25 de la ley sólo legisla una cuestión de tráfico y no de tarifas.

Se lee en Colson, « que la obligación de asegurar la continuidad del transporte sumando al efecto las tarifas interiores (locales), no importa en modo alguno la de establecer tarifas comunes, de manera que es únicamente por la libre iniciativa de las compañías que tales tarifas pueden ser establecidas ».

Josserand, por su parte dice : « El transporte en que intervienen varios agentes sucesivos, cae respecto a cada uno de los trozos que lo constituyen, bajo la aplicación fragmentaria de las tarifas propias de cada uno de los transportadores : la noción de transporte

común no implica de ningún modo y a despecho de una terminología engañadora, la de tarifa común. »

No obstante su incontestable valor, creemos que estas ilustradas afirmaciones para el caso de nuestro país, son más bien propias de una disertación doctrinaria de la materia, que para probar que la combinación de las tarifas no está impuesta por la ley. Las disposiciones de ésta son al respecto, al propio tiempo que sencillas y claras, muy precisas y terminantes : *las tarifas han de ser justas y razonables*. Ahora, ¿reunen estas condiciones las tarifas que se aplican a un tráfico combinado y que incluyen, por ejemplo, varias veces los *gastos de transmisión*, gastos que en la práctica se verifican una sola vez o, de verificarse varias veces, no lo son nunca en la totalidad? ¿Son justas y razonables las tarifas aplicadas al tráfico común cuando recargan el precio, varias veces de las bases más elevadas de las tarifas diferenciales de las líneas que entran en la combinación?

En orden a las dificultades que hemos enunciado, no se presenta por cierto entre nosotros una solución que pudiera ser aceptada como del todo racional. Sin embargo — sin la pretensión por parte nuestra, de aspirar a dar esa solución — y considerando que « el progresivo desarrollo del tráfico — como lo afirma Sax — tiende a una gradual atenuación de las diferencias haciendo que se vayan igualando los precios de costo en las secciones de líneas de una misma empresa », pensamos que se podría en una cierta medida, armonizar los diversos intereses en juego estableciendo una tarifa para el tráfico común pasada en los precios proporcionales que resulten en cada línea para las distancias medias recorridas por cada clase de tráfico, tarifa que se aplicaría sobre el recorrido real, deduciéndose las cuotas de gastos terminales en que por efecto de la combinación no se hubiera incurrido.

No resultaría muy difícil establecer una tarifa de esta clase en razón de que la estadística ha de poder dar los datos que se requieren y considerando que los mismos varían en el tiempo, los coeficientes de los precios podrán modificarse por períodos de tiempo relativamente breves.

La tarifa que propiciamos no sería nunca la que en razón de las *distancias medias* correspondería según las tarifas generales o especiales a escala decreciente que rigieran, sino una propia tarifa dada por el tráfico efectivo de las líneas en todas las distancias y, por lo tanto, resultando netamente proporcional, se trueca en la tarifa conveniente para los tráficos que no se *inician* en todas las líneas que se recorren, sean ellos de intercambio o de tránsito.

*Tarifas de competencia*

La proximidad y el enlace de los ferrocarriles y de estos con respecto de otras vías o medios de comunicación *determinan la concurrencia*, lo que hace necesario la introducción de tarifas que tienen por objeto — como hemos dicho más atrás — atraer o conservar el tráfico sobre las líneas propias.

Estas tarifas pueden ser impuestas por empresas que, como sucede en los casos de las compañías de navegación, fluviales o marítimas que no teniendo gastos de explotación tan elevados como los ferrocarriles, debido principalmente a que no deben remunerar ningún capital respecto del establecimiento de la vía la cual es ofrecida generalmente gratis por la naturaleza, pueden establecer precios más reducidos que los ferrocarriles.

Dichas tarifas se establecen para los puntos o puertos de competencia sin hacerlas extensivas a las demás estaciones de las líneas. Una de nuestras importantes empresas navieras hizo cuestión de ello a fin de conseguir que quedaran sin efecto unas tarifas establecidas por un ferrocarril, con objeto de competir con el transporte fluvial, y el gobierno, confirmando lo que había resuelto sobre el punto la Dirección general de ferrocarriles, reconoció la legitimidad de esas tarifas.

En los casos de concurrencia entre ferrocarriles, las tarifas respectivas se establecen por lo general en base a los precios de la empresa que tiene tarifas más reducidas, sea por razón de las bases o porque la distancia sea más corta.

La justicia y razonabilidad de estas tarifas es evidente : el público no se perjudica y, por el contrario, viene a disponer de dos o más vías de comunicación con precios iguales; y la empresa que se ve precisada a aplicar esos precios, con tal que alcancen *a cubrir con algún excésos los gastos del transporte*, siempre sale beneficiada.

Es sin embargo indispensable que esos gastos sean siempre cubiertos, de lo contrario las tarifas se apartarían de esas condiciones y no se concebiría la utilidad de una *pérdida* a menos que se la acepte al solo efecto de eliminar un competidor.

Las tarifas de competencia para que resulten justificadas no deben por otra parte tender a apropiarse de la zona de influencia de un dado ferrocarril. Si bien es cierto que nuestras leyes no acuerdan *zonas de privilegio*, no es menos cierto que tácitamente, por razones de equidad, se las reconoce y no sería justo que después de provocar y favorecer la inversión de ingentes capitales en estas

obras, se permitiera el establecimiento de otras que producirían la ruina de los emprendedores anteriores y tal vez la de los actuales, con el consiguiente desprestigio y descrédito para el país.

Para evitar inconvenientes y atenuar las consecuencias de la concurrencia sin salirse en absoluto de ella, se han introducido en la práctica las siguientes reglas que resuelven equitativamente la cuestión :

a) Cuando entre dos puntos existen dos recorridos de los cuales uno está sobre una sola línea y el otro abarca varias, el tráfico se atribuye a la empresa que puede hacer sola el transporte entre los dos extremos;

b) Si cada uno de los dos recorridos está sobre una sola línea o bien son los dos mixtos, el tráfico se atribuye a la línea más corta.

Más expeditiva es la cláusula impuesta por las « Convenciones » francesas que reglan el tráfico entre los ferrocarriles del Estado y las demás líneas, según la cual « el tráfico se atribuye al recorrido más corto ». No creemos que esto sea del todo justo desde que se priva a las compañías de cierta libertad de acción compatible con el régimen privado de los ferrocarriles.

Nuestro reglamento general de ferrocarriles en su artículo 221 establece : « 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 transporte más favorables. »

Pensamos que esta disposición completada con las que se derivarían de las reglas que hemos referido, habría de evitar entre nosotros la generalización de tarifas como varias de las que ya existen, que no se inspiran en el respeto de intereses legítimamente creados y que, si bien acuerdan rebajas apreciables para determinados puntos y productos, hacen pesar las diferencias sobre otros y alejan en parte la posibilidad de intervención en las tarifas de las líneas que las establecen y de las que, mediante su juego, pierden parte del tráfico.

Al empezar este trabajo nos guiaba simplemente la intención de exponer lo que, según nosotros, debe entenderse por tarifas « justas y razonables », conforme a la prescripción pertinente de nuestra ley fundamental sobre transportes por ferrocarril.

El examen de algunas de las diversas cuestiones que se relacionan con el asunto, nos ha hecho desviar en exceso de nuestra ruta y nos

ha inducido a abordar el problema del establecimiento y modificación de las tarifas, en forma que, fuera de toda duda, no ha de resultar sino de muy escasa utilidad. Entrados en estos campos de amplios horizontes hemos buscado en los casos especialmente examinados, de indicar hasta dónde las condiciones exigidas por nuestra ley tenían conveniente aplicación; así el que quisiera imponerse de la « razonabilidad y justicia » de las tarifas en general y en algunos casos en particular, se hallará precisado a recurrir al correspondiente punto tratado sin que tal vez logre satisfacer sus deseos, pues dados nuestros escasos conocimientos, quién sabe si lo expuesto llene debidamente el propósito.

Nuestro trabajo ha llegado a su fin, sin que sea necesario recapitular lo dicho a guisa de conclusión. Sin embargo cabe indicar a manera de índice algunos de los principios expuestos o que, si no se encuentran en el escrito, pueden transcribirse, por ser muy conocidos, todos ellos con aplicación real en la práctica o bien que si se introdujeran en nuestros procedimientos, habrían de resolver, según nuestro modesto parecer, cuestiones que están constantemente a la orden del día.

Conceptuamos que los requisitos y condiciones que deben reunir las tarifas para responder a los conceptos de justas y razonables, se concretan en :

A. — *En general.*

1º Las tarifas deben poder aportar una suma tal de productos que permita cubrir la totalidad de los gastos de explotación y dejar un remanente que en concepto de beneficio líquido remunerare al capital invertido;

2º En toda tarifa el coeficiente *valor* debe guardar un justa relación con el coeficiente de los gastos de *explotación* y el *peaje*;

3º El límite mínimo del precio del transporte debe ser determinado por el *costo de producción* y el límite máximo por la *utilidad* del mismo transporte;

4º Salvo los casos de competencia forzosa, nunca podrá cobrarse un flete menor por un recorrido mayor;

5º Toda tarifa debe inspirarse estrictamente en la igualdad de trato : *equal treatment under equal circumstances* (17); los precios no deben, pues, crear privilegios ni diferenciaciones, sea por su monto como por sus condiciones, en favor de determinados car-

(17) « El peligro del monopolio y de los favoritismos que el legislador quiso eliminar, resurgiría si a precios uniformes y constantes correspondieran condiciones variables o si a condiciones uniformes y constantes, correspondieran precios variables. » (César Vivante, *Trattato di diritto commerciale.*)

gadores y en perjuicio de otros, y las zonas o regiones deben ser servidas en forma que puedan dar salida a sus productos y surtirse de aquellos que les hace falta;

6° Las tarifas no podrán modificarse sino considerando todos los elementos y causas que concurren a su formación sin que el aumento de valor de las cosas, por sí sólo, autorice a aumentarlas;

7° En todos los casos, las tarifas y sus modificaciones deberán ser aprobadas por el gobierno a fin de que adquieran la fuerza ejecutiva necesaria y puedan reunir la garantía de justicia y razonabilidad la que, para ser tal, sólo puede sancionarse por la autoridad gubernativa (18);

8° Las tarifas deben ser puestas en conocimiento del público y tenerse permanentemente expuestas en las estaciones a fin de que puedan ser consultadas por los interesados;

9° Las tarifas deben aplicarse a la letra y son obligatorias para todos no obstante cualquier convenio en contrario;

10° Todo error, sea en perjuicio del público como de las empresas, debe ser siempre corregido.

B. — *Respecto de su forma.*

1° Si son tarifas kilométricas — sencillas — en que su aplicación se limite únicamente a distancias cortas;

2° Si son tarifas con cuota terminal, o parabólicas o, en general, tarifas a escala decreciente que estén convenientemente establecidas de modo que distribuyan los gastos de explotación gravando más los recorridos cortos que los largos y permitan al propio tiempo ensanchar la zona de expansión del ferrocarril.

C. — *Especialmente reunirán las expresadas condiciones de justas y razonables.*

1° Las tarifas de *competencia* establecidas : a) para competir con otros ferrocarriles, siempre que se respeten ciertas condiciones que la equidad indica como convenientes, respecto de la atribución del

(18) Nuestras empresas alegan que no les rige la obligación de someter a la aprobación del gobierno las modificaciones de sus tarifas. No podemos aquí examinar esta cuestión, pero basta decir que si la ley que exige « la justicia y razonabilidad » de las tarifas, no hubiese con ello querido imponer también esta obligación, habría hecho renuncia de un *derecho soberano*, que, por lo mismo, es inalienable.

« La tarifa que no fué debidamente aprobada y publicada tiene una existencia tan sólo aparente, que se desvanece ni bien se dé la prueba de su irregularidad... quien satisfizo un flete mayor que el prescrito por una tarifa que no fué debidamente aprobada... tiene derecho al reembolso del exceso... » Vivante, obra citada.

tráfico; b) las que imponen otras vías o medios de transportes que ofrecen precios más reducidos;

2º Las tarifas de *combinación o comunes*, cuya estructura consulte las características de cada línea que entra en la combinación y distribuya equitativamente los precios, excluyendo de ellos los elementos o gastos que por efecto de la misma combinación no se producen. Estas tarifas sino son establecidas por las empresas corresponde sean impuestas por el gobierno;

3º Las tarifas *especiales* establecidas a precios inferiores a los normales que propendan al desarrollo de determinadas industrias o categorías de tráfico o que ofrezcan a los cargadores las ventajas de precios reducidos en cambio de un aumento en los términos del transporte o de una disminución de responsabilidad de la empresa.

Para que las tarifas especiales de esta última categoría sean legítimas, es necesario que coexistan tarifas generales que permitan al expedidor efectuar el transporte en condiciones normales si así le conviniera, y no estén en contradicción con la función esencial del contrato de transporte, por ejemplo, suprimiendo todo término de entrega y toda garantía.

Siendo estas mismas tarifas de carácter excepcionales no deben aplicarse sino a pedido del cargador y los aforos no deberían extenderse por analogía como sucede con las tarifas generales. Si en la tarifa especial no se indica la mercadería de la que se solicita el transporte, éste debe efectuarse a los precios o condiciones de las tarifas ordinarias.

Una justa y estricta aplicación de estos principios y reglas habría de aportar seguramente beneficios señalados y constantes, y daría, sin duda, por tierra con el sinnúmero de quejas y reclamos que se presentan a diario. Como dice J. B. Clark en la obra que hemos citado en su lugar : « Asegurará a la vez las tarifas y el servicio que la ley civil llama *razonables* y la ley económica *naturales*. »

CELESTINO E. CORTI.

Octubre 26 de 1915.