

26050.

AÑO XIII, SERIE II

1925, Jul, n.º 48

REVISTA  
DE  
CIENCIAS ECONÓMICAS

PUBLICACIÓN DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

CENTRO DE ESTUDIANTES Y COLEGIO

DE GRADUADOS



BUENOS AIRES

IMPRESA DE LA UNIVERSIDAD

1925

## Aumento de 22 por ciento de las tarifas ferroviarias (\*)

### I. — EL ESTADO DE GUERRA Y LAS TARIFAS

El estado de nuestros conocimientos permite afirmar que la marcha de la humanidad en el espacio y el tiempo se manifiesta en for-

(\*) Estudio presentado a la Dirección de ferrocarriles en noviembre de 1917, con la siguiente nota :

« Señor director general de ferrocarriles ingeniero don Pablo Nogués.

Presento al señor director general en el memorándum adjunto, una serie de observaciones que han sido sugeridas al subscrito por el « aumento de 22 por ciento en las tarifas ferroviarias », que preconizan nuestras empresas.

Para el más eficiente resultado de mi estudio, he consultado a algunos autores, entre ellos a Gasca, maestro en estos asuntos, y he encontrado en una de las obras del mismo, una advertencia que no puedo a menos de reproducir aquí, desde que no me es posible hacerlo en el memorándum ya terminado, para que el señor director general la tenga en la cuenta que se merece si estimara que así conviene : « el estudio de las tarifas ferroviarias, sobre todo para el transporte de las cargas, de suyo muy complejo, arduo y delicado, debería ser una de las principales atenciones del gobierno, no confiándole a núcleos de personas que por más eminentes que sean resultan generalmente incompetentes, sino a una oficina especial creada ex profeso, que fuera continuamente informada del movimiento y cambios de los grandes mercados mundiales de producción, teniendo, diremos así, un observatorio para estudiar todos los hechos económicos que influyen sobre los precios que presiden al establecimiento de las tarifas ferroviarias; desde que es un error pretender que éstas sean inmutables y constantes y casi fosilizadas; si ellas son un poderoso elemento de política económica, deben forzosamente ser movedizas y manejables conforme a las necesidades. »

Saluda al señor director general muy atentamente. — C. Corti. »

ma de una curva espiral, que aun cuando lentamente, determina el progresivo desarrollo ascencional de nuestra especie.

Si pudiéramos representarnos sintéticamente el movimiento de la historia, veríamos cómo todas las instituciones humanas nacen, viven y desaparecen con sujeción a aquella ley; pero aportando, diremos así, su piedra a la edificación del gran templo de la humanidad en que tienen entrada y se veneran todos los dioses y todos los principios que han contribuído a descubrir las leyes que nos rigen, las bases del saber y a cimentar la organización de la sociedad. Es cierto que el lenguaje de todo hecho histórico es siempre bilingüe; pero cuando una forma no responde ya a las necesidades humanas, otra que interpreta y contempla mejor las exigencias, surge y se impone fatalmente. Es la ley de la Evolución. Para la sucesión de los hechos humanos se resuelve en la historia en modo que parece dar razón a G. B. Vico (1) que veía a la humanidad sometida a la repetición cíclica de determinados períodos o etapas. Gumpłowicz (2) por su parte, cree lo mismo: según él, los elementos sociales estarían animados siempre por las mismas fuerzas y la calidad y cantidad de ellos nunca variarían.

Spencer considera como índice general de la evolución social el tránsito de la organización coactiva al régimen de la cooperación voluntaria o contractual: « La evolución social humana se inicia normalmente con el *militarismo* y termina con el *industrialismo*. » Con la primera forma de organización se tienen todas las situaciones de privilegios, abusos y extorsiones que no es del caso enumerar, merced a la segunda adquieren imperio y una siempre creciente aplicación el derecho y la justicia, destruyendo las divisiones de clase introducidas por el régimen militar, y dando origen, desarrollo y estabilidad al comercio y a las artes.

El régimen militar o de guerra excluye que las *leyes* o principios que rigen la economía tengan su aplicación en la forma que en el opuesto régimen industrial se verifica: la política económica de guerra es cosa bien distinta de la que se tiene en épocas de paz; *en tiempo de guerra ninguna ley económica funciona*, si bien no en absoluto por lo menos en general.

El *equilibrio económico*, fundamento de la economía moderna, es por la guerra quebrantado y es en vano querer solucionar los problemas que se presentan, de conformidad con las teorías y normas que se han venido señalando a una sociedad que disfruta de los

(1) G. B. Vico, *Principios de una ciencia nueva*.

(2) Gumpłowicz, *La lucha de razas*.

beneficios de la paz. Esa armonía que tanto admirábamos y que constituía el dogma principal de una de las disciplinas más útiles a la sociedad y que al igual que la mecánica, tenía sus fuerzas concurrentes, conspirantes, contrarias, constantes, continuas e instantáneas, ha dejado de ser y su lugar ha sido ocupado por la más monstruosa de las calamidades que parece tender a la destrucción de la familia humana, pero que a pesar de haber convertido a Europa en una inmensa hoguera, por ley fatal, debe estar elaborando mejores destinos para la humanidad afligida. « Europa se destruye : se destruye por una rebelde, indomable y furiosa voluntad de crear, de crear la riqueza y con ella las razones de la vida » (3).

« *La guerra altera y desplaza todos los coeficientes de la producción* » (4). « Lo que sería bueno de por sí (el trabajo, la concurrencia, el crédito, la propiedad) en el estado de guerra *se desvía* por razones que no le son intrínsecamente propias », escribía Proudhon. Y, por cierto, imperando tal estado, por más que no se desespere y se tenga plena fe en que los destinos humanos no pueden sino tender al progreso, no es posible avaluar los resultados a que se llegará desde que no es posible prever adónde fijamente estamos encaminados.

Escribía un filósofo italiano (5) : « Hasta que nuestra previsión abarca la etapa normal de las cosas, se procede con seguridad ; el comerciante puede basar sus cálculos en la oferta y la demanda... el marinero y el empleado no quedan defraudados en sus esperanzas y el futuro reserva siempre un premio a todo trabajo. Del mismo modo hasta que se considera a la sociedad bajo el aspecto técnico, se entrevé con facilidad el porvenir y el legislador aminorará la cantidad de los delitos, el economista distribuirá el bienestar, el financiero conocerá el año por venir, sus entradas, sus salidas, los kilómetros de ferrocarriles a construir, la cantidad de vapores a lanzar y las fábricas a establecerse : es posible calcular el tiempo necesario para crear un ejército, para dotar de fortificaciones a una ciudad o para elegir los medios de destruirla... todo se calcula, todo se mide... Pero cuando se trata de acontecimientos más decisivos, que se suceden con la fuerza de los siglos — revoluciones, reacciones — los cálculos previsores, fallan y la sociedad se deja sorprender tanto por un Napoleón como por un Robespierre, por un Lutero o un Wallenstein ; no tiene academias, no tiene escuelas

(3) F. Carli, *La riqueza y la guerra*.

(4) A. Agnelli, *La crisi del dopo guerra*.

(5) G. Ferrari, *Teoria dei periodi politici*.

para las grandes causas de la libertad y de la religión, no quiere tenerlas; se hace un deber de la imprevisión y pide tan sólo fe, acción y decisión para la necesidad del martirio... »

Si hubiéramos de representar a la economía en tiempos normales de paz, veríamos como los diversos factores de la riqueza, se distribuyen en un cierto orden y pesan en una determinada medida en la producción que no hacen más que indicarnos la forma regular en que las leyes económicas se traducen de hecho en la práctica.

Si A es la suma de aquellos factores en épocas normales de paz, su valor tendrá un cierta coherente relación y sólo sus componentes  $a_1, a_2, a_3$ , etc., correspondientes al proceso de la producción, a la ley de la oferta y de la demanda, etc., habrían de adquirir valores parciales distintos según la mayor o menor medida en que concurrirían a formar aquella suma, pero su valor total y homogéneo no habría de cambiar mayormente. El desenvolvimiento de la vida, no sufriría contratiempos de importancia y el equilibrio subsistiría del modo que en el tiempo se ha venido afirmando y afianzando.

Pero si a la par de A se presenta en forma más o menos violenta o imprevista un elemento B, perturbador que tendiera a destruir los efectos y valores del primero, teniendo así A B, la situación se convertiría por lo menos en  $A > B$ , pudiendo hasta llegar a ser  $A < B$  si el segundo de dichos elementos llegara a predominar.

La primera situación permitiría seguramente tener *precios* de las cosas menos elevados que en la segunda, en que los *precios* llegarían tal vez a máximos nunca alcanzados.

La situación de guerra no afecta solamente a los pueblos en lucha sino también a los neutrales o extraños a la conflagración.

No ha mucho en *La Prensa* se leía un artículo sobre *Las subsistencias* en el que su autor consignaba su extrañeza respecto a que la guerra balcánica tuviese que ver con el encarecimiento de las patatas de Balcarce. Sin examinar especialmente el caso (citado por el autor más bien en tono de broma que como argumento) no hay quien no vea cómo la guerra, por la escasez de los productos que trae aparejada debida a la menor producción, falta y disminución de los medios de transporte, etc., determina siempre en los precios de todos los artículos y valores, alzas que llegan a veces a verdaderas exorbitancias.

No imperando las leyes normales de la economía sino un estado de violencia y de salvajismo que se ha impuesto al principio moral y social del derecho, toda aplicación de normas equitativas es imposible como es imposible toda previsión y las medidas que se adopten para la defensa de la economía pública y privada no pueden

basarse sino sobre las emergencias del momento y las necesidades manifestadas por las circunstancias.

Es el triunfo de la coacción y de la *fuerza mayor* y nadie puede pretender la aplicación lisa y llana de las cláusulas de los contratos que se hayan convenido en tiempos normales, por lo mismo que no es ya el *industrialismo* el que rige los destinos de los pueblos, sino su rival y enemigo, el *militarismo* (la guerra).

En esas circunstancias pueden los poderes públicos dictar disposiciones que se aparten de las reglas o de las leyes vigentes, siempre que lo sean en beneficio de los intereses generales y pueden hasta fijar límites mínimos y máximos a los precios de las cosas, como bien lo demuestran las diversas medidas que han ido tomando los gobiernos de los estados en guerra y los neutrales.

« Dado el momento álgido por el que atraviesa el mundo — hora histórica — aun los países neutrales han debido dictar leyes de emergencia » (6).

Una de las perturbaciones en la vida económica de los pueblos en el momento actual, que más viene preocupando a los gobiernos y a los que están llamados a entender en las cuestiones palpitantes del día, es precisamente la que se manifiesta en los precios de los productos y de las subsistencias y que a la par de los demás a ella conexas, se resuelve no sólo apartándose más o menos de las normas de la economía, sino contemplando en primer término las necesidades más urgentes so pena de comprometer los intereses vitales del Estado y del pueblo, y principalmente, el resultado que se espera obtener en la lucha en que están empeñadas las naciones.

Se han dictado así disposiciones para proveer al aprovisionamiento y consumo de los géneros alimenticios, de los cereales, de las carnes, lacticinios, combustibles, mercaderías de más común y grande consumo, prohibiéndose la exportación de muchos artículos, y estableciendo *precios máximos* para la venta de los mismos y hasta la utilidad que de su comercio puede obtenerse.

Del mismo modo se han fijado en algunos casos los dividendos máximos que las empresas y sociedades industriales y comerciales pueden distribuir, las reservas que deben hacer, etc.

Con respecto a las *tarifas ferroviarias*, se han acordado aumentos a fin de permitir a las empresas cubrir los mayores gastos del transporte ocasionados principalmente por la escasez y subas de precio del combustible y la remuneración equitativa del capital invertido, excluyendo de los aumentos aquellos conceptos del tráfico que por

(6) F. Cermesoni, *Legislación de guerra*.

razones de interés público se considera que no deben ser grabadas con fletes mayores que los vigentes.

A este respecto citaremos los aumentos acordados por el gobierno italiano a los ferrocarriles particulares, tranvías intercomunales y para los servicios por agua. El decreto respectivo, dispone :

a) En vista de las *condiciones excepcionales del mercado del carbón*, los empresarios de ferrocarriles, etc., quedan autorizados a introducir desde el 20 de septiembre de 1916 y mientras dure la guerra, aumentos en las tarifas de pasajeros y mercaderías que en término medio no superen el 10 por ciento, con exclusión de :

Precios de los boletos para obreros o de las libretas especiales para un solo viaje de ida y vuelta o de abono, otorgados a obreros, agricultores y estudiantes;

Precios de transportes de trigo, maíz, harinas y semolinos, *aun cuando fueran de proveniencia exterior*;

b) Cuando en el período comprendido en los años 1913, 1914 y 1915 el *dividendo distribuido* a los accionistas no haya en término medio excedido del 4 por ciento en el caso de tratarse de sociedades por acciones, o la remuneración del capital efectivamente integrado o invertido en la empresa en los demás casos, no haya sobrepasado del 4 por ciento, se faculta a elevar :

Los aumentos de tarifas hasta el máximo consentido... (por los decretos respectivos) ;

Hasta el 15 por ciento el aumento medio de 10 por ciento citado.

En ningún caso los aumentos podrán exceder del 25 por ciento de las tarifas.

Como se ve, no se ha incluido en los aumentos los pasajes para obreros, etc., y los cereales y harinas, aun cuando lleguen a Italia del exterior, lo que quiere decir que las necesidades de ese país señalan para las circunstancias la conveniencia de no gravar la introducción de esos artículos considerados como de primera necesidad.

Si las emergencias por lo tanto, obligan a apartarse de las reglas comunes con que se determinan los precios de las cosas, bien podemos decir que en el caso de nuestro país, las tarifas (su manejo y modificación) deben ser tratadas en base a las conveniencias y necesidades de la república en el momento porque atravesamos, y no propiamente en base a las normas a que se someten en tiempo normales.

Por otra parte la *tarifa*, no es tan sólo el precio que debe consentirse por el transporte una vez consultados los gastos respectivos, el valor del servicio y el de los objetos a transportar y su acepta-

ción en el comercio, sino también el *quantum* que se permite exigir después de considerar los intereses y conveniencias nacionales estables y del momento. Y si los mismos objetos han experimentado en sus precios alzas que no consultan la ley de la *oferta* y la *demanda* y demás condiciones de su comercio, sino que vienen recargados por *impuestos de guerra*, etc., y la escasez unida a la especulación les agrega elementos de subas desmedidas que obligan a reflexionar sobre la conveniencia de impedir dentro de lo posible los encarecimientos, ¿no es justo, no es legal — sin desconocer a las empresas de ferrocarriles el derecho de reforzar sus entradas dentro de límites equitativos — consentir tan sólo aumentos en los precios de aquellos conceptos que o efectivamente dejan un largo margen de utilidad, o que siendo exportados al extranjero no afecten mayormente a la economía nacional?

En este último caso es fácil deducir como, sin desatender las justas reclamaciones de las empresas, vendríamos a desquitarnos en parte de la contribución de guerra que, en forma de recargos en los precios de los artículos que introducimos y en los fletes marítimos, nos vemos obligados a aportar a la voraz hoguera de la guerra mundial.

Por todo lo dicho, pensamos que el *aumento de tarifas que pretenden nuestras empresas ferroviarias*, debe ser ante todo examinado frente a la *situación creada al país por la guerra europea*, y no como un asunto ordinario de aumentos o modificaciones de tarifas a resolver en la forma que ordinariamente se observa para estos casos.

Este concepto se aclara mejor en el capítulo que sigue.

## II. — DERECHO DE TARIFICACION

### *Justicia y razonabilidad de las tarifas*

Nadie ignora que los *intereses generales* de una nación constituyen la principal de las atenciones que incumben a los poderes públicos, y que solamente éstos, en forma directa o por delegación, están llamados a cuidar y a resolver.

Así en el régimen privado de los ferrocarriles, el *derecho de tarificación*, si bien no podría, sin menoscabo del derecho y de la libertad, ser substraído al libre juego de la ley de la *oferta* y de la *demanda*, por el monopolio, que las *concesiones* comportan, debe ser rodeado de ciertas garantías que aun cuando dejen subsistente los



principios de la libre concurrencia, sujeten a las empresas a condiciones tales que dejando a cubierto el derecho que tienen las mismas a la obtención de beneficios justos y equitativos, salvaguarden los intereses y necesidades del comercio y de la industria nacionales.

En la *Memoria* del ministerio de Obras públicas de la Nación, de 1901 (segunda Memoria), se lee : « Pretenden los ferrocarriles que las leyes-contratos les acuerdan el derecho de establecer sus tarifas sin más limitación que la del tanto por ciento que en las mismas se determina para que el gobierno intervenga conjuntamente con la empresa, a los efectos de su fijación. Este ministerio no ha aceptado esa tesis, por cuanto, es opuesta a las prescripciones constitucionales que priman sobre toda ley, máxime cuando ésta sólo fija limitaciones generales, sin entrar en lo que constituye la tarifa especial. El gobierno nacional por prescripción constitucional, está encargado de propender al bienestar general, y es lógico que lo haga buscando el desarrollo del comercio de la Nación, dictando disposiciones cuyas ventajas alcancen a los pueblos y centros de población por igual, salvo aquellos casos especialísimos en que la naturaleza de la producción imponga una desigualdad justificada, que sólo él debe y puede apreciar. Dejar en manos de los ferrocarriles este poder, es delegarles una peligrosa facultad, lo que en ningún caso debe ser permitido y ni siquiera tolerado. »

A nuestro juicio en los párrafos transcritos (si bien han sido dictados antes de la vigencia de la ley número 5315, sancionada en septiembre 30 de 1907, ley que fija el máximo de ganancia que pueden pretender las empresas y determina que mientras el mismo no sea alcanzado, las tarifas no podrán ser intervenidas por el gobierno), se resume todo nuestro derecho de tarificación.

Entendemos por *tarifas* las cuotas que, como precio del transporte, pueden exigirse después de considerar no sólo los diversos factores y elementos que concurren a formarlas, sino también los intereses y conveniencias de la economía nacional en que estribe y tenga su fundamento la *política ferroviaria* que puede convenir al país. Así las tarifas vienen a ser un asunto en que los poderes públicos deben forzosamente intervenir al establecerlas, dándoles la sanción que necesitan a fin de que puedan ser exigidas y juzgadas *justas y razonables* de acuerdo con los preceptos constitucionales y de la *ley especial* que rige los transportes (ley general de ferrocarriles).

Una de nuestras empresas, en un eruditó escrito redactado por un competéntísimo abogado (7), afirmaba no ha mucho, sosteniénd-

(7) Doctor Guillermo Leguizamón.

dolo después en otras presentaciones que aun cuando de menor importancia no pueden considerarse menos dignas de consideración, que el consentir que el gobierno pudiera tener intervención en la fijación de las tarifas, implicaba supeditarlas al « criterio unilateral » del Poder ejecutivo e introducir en el funcionamiento de los ferrocarriles un factor de perturbación.

Aparte que la ley general de ferrocarriles en su artículo 44 <sup>1</sup> prescribe que las tarifas han de ser *justas y razonables*, da, sin duda alguna, al Poder ejecutivo la facultad de pronunciarse, por lo menos en *última instancia*, sobre la equidad de los precios que se quieran establecer y de su conveniente distribución entre los diversos productos y artículos a transportar, no puede desconocerse aun cuando hubiese faltado esa disposición — nimia y vaga hasta donde se quiera — que el apoyo y la defensa que el gobierno debe prestar a los intereses generales del país, le impone el deber y por lo tanto el derecho de no dejar al solo arbitrio de las empresas el manejo absoluto de las tarifas.

La intervención del gobierno en las tarifas, tiende precisamente a eliminar el « criterio unilateral » que podría predominar en la fijación de los precios desde que si las empresas pudieran disfrutar de la absoluta libertad que al respecto reclaman, podría peligrar la conveniente aplicación de las principales de justicia y equidad que impone la ley.

En la fijación de las tarifas las empresas, por más que tengan presente los intereses del público, tratarán siempre, y en primer término de satisfacer los propios : de allí la necesidad de la intervención del gobierno en el complejo asunto (8) como poder moderador y justiciero.

El señor director general en su importante trabajo sobre ferrocarriles secundarios, ha afirmado que *el más vital de los derechos de las empresas es el manejo libre de la tarificación, pero al solo objeto de obtener de su zona normal de influencia el interés límite fijado por las leyes de concesión*, de modo que garantizando esta última condición o facultad, el gobierno podría siempre tomar medidas y dictar disposiciones que bajo la forma de establecimiento o

(8) « El problema más arduo de la legislación ferroviaria es sin duda el de las tarifas, el cual ha venido fatigando la mente de los legisladores, juristas y técnicos y ha suscitado en los parlamentos un sinnúmero de discusiones vivaces y puede decirse que no está aún del todo resuelto, constituyendo por el contrario la manzana de la discordia entre las empresas, los gobiernos y el público. » (C. Gasca, *Il Codice ferroviario.*)

modificaciones de tarifas, tendieran a asegurar mejor la vida y el desarrollo del comercio y de las industrias.

La libertad de tarificación para las empresas, es más bien la facultad de distribuir los precios dentro de las condiciones de explotación de las líneas y de la comercialidad de los productos y no la de fijar en absoluto esos precios y menos aun la de trazar el rumbo que conviene dar a la política nacional en materia de tarifas.

Dice Gasca : « La explotación de un ferrocarril no es solamente el ejercicio de una industria, en la que el capitalista con medios exclusivamente propios afronta los azares de la especulación y se expone a los riesgos de la concurrencia, sino que es además y sobre todo, la actuación de un servicio público en forma de monopolio mediante una concesión otorgada *utilitatis publicae causa*. »

Launhardt afirmaba : « El propósito de la formación del precio del transporte según el principio de la economía privada, es el conseguimiento del más alto beneficio posible de la explotación, sin preocuparse mayormente de la suma de utilidad que la economía pública puede obtener de inmediato merced a los ferrocarriles. »

He allí delineado el alcance y finalidad que es dado esperar de una tarificación en absoluto privada tal como lo pretenden las empresas, mientras *intereses más altos* pueden imponer de considerar las *tarifas* bajo un aspecto mucho más amplio o basado en propósitos de fomento o de amparo para las industrias y el comercio.

M. George, relator de la Comisión de encuesta, designada en 1878 por el senado francés para informar acerca de las tarifas de los ferrocarriles franceses, tuvo el mérito de afirmar que « el carácter de utilidad general de los ferrocarriles debía preceder al comercial de las empresas a las cuales correspondía considerar no como simples industriales, sino como verdaderos depositarios de una parte de los poderes públicos ».

« El *derecho tarifario* — ha escrito un estadista italiano (9) — se ha convertido actualmente en la vida de los estados modernos, en algo tan importante como cualquier otro derecho soberano. »

Ya Sax (10) había intuído que también las empresas particulares tienen el deber de hacer converger las tarifas hacia los fines económicos del país, puesto que la delegación de las facultades del poder público, de que disfrutaban en ese sentido, no puede modificar las altas funciones de la mismas tarifas.

(9) S. Spaventa, *Lo Stato e le ferrovie*.

(10) E. Sax, *Los medios de comunicación*, etc.

El ingeniero G. Spera (11) afirmaba que los ferrocarriles deben considerarse en primer término bajo el aspecto de la influencia que ejercen sobre el desenvolvimiento del bienestar y de la riqueza de los pueblos, y expresa que « mientras de un lado se necesita la mente del técnico que conozca todos los secretos y las aptitudes del mecanismo ferroviario, por el otro se requiere la genialidad del estadista y del economista que considerando el problema económico en toda su amplitud, sepa interpretar las exigencias, las necesidades y la propia alma del país, para poder proporcionar con método racional la *tarifa* a la potencialidad económica del mismo ».

En esta virtud pensamos que el problema de las tarifas no es tan sencillo como se pretende insinuar y que su solución no corresponde únicamente a las empresas, dejando apenas para el gobierno, siempre que el beneficio obtenido se mantenga más abajo del límite máximo de rendimiento consentido, una simple intervención reguladora respecto a la aplicación uniforme de los precios y condiciones contractuales del transporte.

No es que pretendamos reducir las funciones de los dirigentes de las empresas al solo « manejo más o menos bien hecho de los vagones y locomotoras » (12), sino que creemos que en intereses tan vitales como son estos del establecimiento y de las modificaciones de las tarifas, el gobierno debe tener una participación preponderante por mandato directo de la constitución y especial de las leyes que rigen la materia.

No se pretende coartar al derecho de las empresas ni se va hacia el establecimiento de tarifas que, en forma de imposiciones, podrían comprometer hasta la propia existencia de los ferrocarriles : queremos circunscribir el derecho de tarificación dentro de sus justos términos.

No debe olvidarse que « no es exacto que la empresa tenga siempre interés en ver aumentar la cantidad de los transportes y que, por consiguiente, las ventajas de la misma coinciden siempre con las del público : lo cierto es precisamente lo contrario. La empresa preferirá obtener el mismo producto con el menor número de transportes y el precio más elevado, mientras el público querría que el producto fuese alcanzado con el menor precio posible y con el mayor número de operaciones de transporte (13).

(11) G. Spera, *Istituzioni d'economia dei trasporti*, etc.

(12) Nota del gerente del ferrocarril Sud sobre el aumento de tarifas en discusión.

(13) F. Tajani, *Le tariffe ferroviarie*.

Si las empresas no pueden pretender para sí sino la percepción de precios equitativos, el público por su parte no debe esperar mejoras o rebajas imposibles y aquí es precisamente el caso de recordar una observación hecha por un gerente del Ferrocarril Sud, en una cuestión de tarifas promovida hace algún tiempo : « Esta situación sólo se cambiará cuando los trenes puedan correr sin vía o impulsados por el viento. »

Del gran problema que en síntesis hemos tratado de enunciar nacen todas las cuestiones importantes y nimias en materia de tarifas que a diario son sometidas al juicio del Poder ejecutivo con el propósito, generalmente, para las empresas, de mejorar o subir sus tarifas y para el público, de obtener rebajas o de impedir los aumentos que aquéllas pretendan.

De allí también la necesidad de la intervención del gobierno en las tarifas concretada en la nota del ferrocarril Oeste, de septiembre 11 próximo pasado, por el señor director general, en el párrafo donde dice que « están dentro de las facultades del Poder ejecutivo : 1º hacer que las utilidades conseguidas por la empresa lo sean con el mayor beneficio para los intereses generales, vale decir, con el mayor rendimiento e utilización de la línea, y 2º exigir que, si el sistema de tarifa se aparta del fundamental o kilométrico — lo que equivale a decir que se recurre a las tarifas diferenciales — (tanto respecto a la distancia como a los valores de los transportes de los diversos productos), éstas encuadren dentro de las normas y principios fundamentales que presiden el establecimiento de tales tarifas ».

En nuestro modesto entender la intervención del gobierno en las tarifas tiene aun más amplitud y su alcance puede ser apreciado debidamente cuando se piense que el Poder ejecutivo en el interés de impedir alteraciones que no encuadran dentro de la justicia de los precios y de los principios de igualdad, puede hasta dictar disposiciones que se inspiren en los fundamentos del derecho penal.

Al respecto, por ejemplo, encontramos que en la legislación italiana existe una prescripción que reza como sigue : « Las contravenciones a los artículos precedentes (publicación de las tarifas, reducciones de precios y facilitaciones especiales, tarifas de los servicios accesorios, etc.), serán pasibles de las penas prescriptas por el Código penal para los que por medios dolosos produzcan alteraciones en los precios más arriba o más abajo de cuanto sería determinado por la natural y libre concurrencia. » Esas penas son las siguientes : « El que con la difusión de noticias falsas o con otros medios frau-

dulentos, produce en el mercado o en las bolsas de comercio, un aumento a una disminución en los precios de los salarios, artículos de consumo, mercaderías o títulos negociables... es penado con la reclusión de tres a treinta meses y con la multa de 500 a 3000 liras. »

Nuestra ley no contiene una prescripción análoga a la precitada de la ley italiana, pero la comprensiva de su artículo 44 completada por el artículo 49, basta y sobra para el caso : en cuanto al Código penal es de observar como el proyecto últimamente sancionado por la honorable Cámara de diputados, acoge una disposición idéntica a la del código penal italiano que conviene transcribir : « Art. 300. Serán reprimidas con prisión de seis meses a dos años : 1º el que hiciere alzar o bajar los precios de las mercaderías, fondos públicos o valores, por medio de noticias falsas, negociaciones fingidas o por reunión o coalición entre los principales tenedores de una mercancía o género, con el fin de no venderla sino a un precio determinado. » Ciertas concesiones especiales y facilitaciones que no es del caso examinar ahora caerían seguramente bajo estas prescripciones.

La ley exige que las tarifas serán *razonables y justas*.

A. B. Stickney — presidente de la « Chicago Great Western Railway » — en una memoria redactada hace más de veinte años, decía que lo que debe ser, en el sentido vulgar de la palabra, una *tarifa razonable*, es un misterio que el entendimiento no alcanza a deducir. Pero después de analizar a fondo la cuestión, el mismo autor nos dice que las tarifas que las empresas ferroviarias tienen derecho de percibir, deben representar una suma suficiente a cubrir los gastos de explotación y un dividendo razonable. Respecto al derecho de intervención en las tarifas por parte del gobierno, afirma que el poder soberano tiene el deber y el derecho de velar porque las empresas no excedan de las facultades que se les tienen acordadas y de exigir que las tarifas sean establecidas con uniformidad o imparcialidad no percibiéndose más de lo que la ley autoriza. El derecho de intervención del Estado tiene por límites las obligaciones que al mismo le impone la justicia.

La cláusula de nuestra ley, está tomada de los Estados Unidos (Schneidewind). En efecto, la *Inter State Commerce Law*, de 1887, establece que « 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*.

Para juzgar de la razonabilidad de las tarifas, la *Comisión ins-*

tituída por la citada ley, « 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 *Hovell 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 más largo, salvo los casos en que se trate de la concurrencia de líneas de navegación interiores o marítimas o de ferrocarriles extranjeros. » (*Louisville and Mashville.*)

En el caso nuestro la razonabilidad y la justicia de las tarifas están supeditadas además que a lo prescrito por el artículo 44 de la ley general, al derecho que tienen las empresas para obtener un beneficio máximo en los límites fijados por el artículo 9° de la ley 5315. Este artículo es evidentemente reglamentario del primero en lo que respecta a los criterios y principios de equidad que informan nuestro derecho tarifario sobre el rendimiento del capital, pero sin que con ello quede derogado el amplio alcance de los mismos criterios y principios que si deben siempre inspirarse en la *justicia*, cuando medien motivos especiales o cuando así lo exijan los *intereses generales*, han de permitir fijar el rendimiento del capital en un tanto que puede muy bien ser inferior al máximo que acuerda la ley.

De modo que las tarifas no resulten ser el arbitrio para conseguir en cualquier forma un dado beneficio máxime sino el elemento que, consultando los diversos intereses en juego, busca el medio de llegar a ese límite armonizando esos mismos intereses en base a los principios fundamentales de la justicia que, como dice G. Neuman, estriban en el *deber*, en la *equidad*, en la *conveniencia*, etc.

En las tarifas no se considera tan sólo el *costo* de los servicios sino el *valor* que los mismos servicios pueden tener.

« La tarifa no es la reproducción del costo : éste constituye tan sólo una *norma* para el que deba establecerla, por cuanto si bien fija límites que deben respetarse, los mismos no son ni absolutos ni infranqueables, 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 *cósto* en función de un elemento variable que es la intensidad del tráfico es 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, *Transport 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 mercadería en los puntos de expedición y destino. Definido así, el valor del transporte, es un *máximum* que el precio correspondiente no puede sobrepasar : si — por ejemplo — una tonelada de carbón de piedra vale 30 francos, en el lugar de producción y 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 — ya lo hemos dicho — es además dado por la ley de la *oferta* y la *demanda* (14).

(14) Un examen detenido — dice De la Cournerie — 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 carestía; 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. »



« Más elevados son los precios, menor es la cantidad de servicios demandado ». Sin embargo 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 G. Neuman — para los transportes ferroviarios o sobre canales, adquirirán importancia además del valor y del costo otros elementos que por los técnicos se designan por « pasividad » de las mercaderías, « extensibilidad » del mercado, « potencialidad » de las partes, etc.

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

Sin embargo, hasta el presente, a pesar de las diversas soluciones que se han dado sobre la cuestión del precio de los transportes, la única fórmula que tiene aplicación general y efectiva en la práctica es siempre la célebre de 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 pueda soportar* ».

Por esto, el citado Neuman (15) escribe : « Cuando se produce un alza en el precio del carbón hago pagar por su transporte una cuota más elevada, teniendo en cuenta, la mayor « pasividad » o « tasabilidad » que el carbón presenta como consecuencia de su mayor precio, y el hecho de que en tales circunstancias el servicio de 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. »

Volviendo a nuestra tesis de que la disposición del artículo 9º de la ley 5315 no da a las empresas un derecho absoluto para llegar al máximo de ganancias que la misma acuerda, nos place transcribir aquí, las propias palabras del autor del proyecto de dicha ley (ingeniero Emilio Mitre) pronunciadas al fundarlo, las cuales hablan con seguridad en favor nuestro : « El 17 por ciento determinado como coeficiente de intervención, no es una cifra fatal : decir que el gobierno intervendrá cuando las entradas alcancen al 17 por ciento, no quiero decir que *necesariamente* las entradas hayan de subir a esta cifra... se ha señalado como una *iniciativa* a las

(15) La formación de los precios.

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 ». El señor ministro de Obras públicas, completando las palabras de E. Mitre, añadía : « El 17 por ciento es un *máximum* que podrán obtener en adelante las empresas *en los mejores años* »...

El coeficiente en cuestión viene a ser así algo 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*.)

Dentro de los principios que se ha tratado de enumerar no es asunto fácil la fijación de las tarifas y las modificaciones que en el tiempo pueden buscarse. Por otra parte, los precios vigentes que generalmente han tenido su primer origen en el empirismo, no permitirían la introducción de tarifas racionales, sin estudios profundos y especializados sobre la economía nacional y la situación especial de cada empresa. En la práctica se ha prudentemente convenido, por lo general, en aceptar lo existente y las innovaciones sólo se consienten después de largos trámites y de investigaciones en el terreno de la experiencia. Las *tarifas ordinarias* imperan tan sólo auxiliadas por una multitud de *tarifas especiales* establecidas con el fin de conciliar una considerable suma de intereses de las regiones e intereses de los particulares con el fin de proteger y desarrollar las diversas industrias nacidas a su amparo, y de *tarifas de competencia* de aplicación forzosa para evitar desviaciones de tráfico por otros ferrocarriles o por otras vías de comunicación, verbigracia, las vías de navegación fluvial y marítima. F. Tajani, en un artículo publicado no ha mucho (16) designaba a la tarifa ordinaria con el adjetivo de *simbólica*. Y bien, desde que como acabamos de ver, una gran parte de nuestro tráfico ferroviario se substraerá a la aplicación de la tarifa ordinaria, no cabe duda que para nuestro caso esa designación puede ser aplicada y podemos además inclinarnos a aceptar para nuestras tarifas lo que dice de las de Estados Unidos el ingeniero Spera, que ya tenemos citado, esto es que « *no se elevan a un criterio verdaderamente racional*; defecto gravísimo, al decir del mismo, pero que en mayores o menores proporciones es general en todos los países del mundo ».

No desconocemos los esfuerzos que se han hecho para introducir

(16) *Rivista italiana di diritto commerciale*, 1908.

en nuestros ferrocarriles sistemas de tarifas más racionales y científicos, estudiados en base a las necesidades reales de las líneas, sin embargo estamos seguramente aun muy lejos de alcanzar el fin deseado. Por otra parte conviene no perder de vista que nuestros ferrocarriles, a pesar del desarrollo que han adquirido, conservan todavía el carácter de líneas de fomento en que la aplicación de precios y normas absolutas no es nunca posible, todo lo cual autoriza a clasificar a nuestras tarifas en la categoría de aquéllas que basándose en primer término en las necesidades actuales del comercio y de las zonas que recorren las líneas, resultan ser única y exclusivamente *tarifas de carácter comercial*.

Esto no es nuevo y el que así le quisiese podría extenderse indefinidamente sobre la variedad y diferenciación de los precios del transporte sin llegar a deducir una ley única y razonable a la cual obedeciera la formación de los mismos precios, circunstancia que ha permitido hacer decir que « por un servicio substancialmente idéntico se pagan frecuentemente tarifas diferentes y variables desde cero hasta un *máximum* (17), aun cuando R. T. Ely (18) observe que la diferenciación de ciertos precios se produce en primer término con el propósito de obtener la clientela de una nueva categoría de consumidores.

En tiempos normales, la *petición de aumento de tarifas* que presentan ahora las empresas se habría examinado teniendo en cuenta los derechos que les acuerda la ley y en base a los criterios que se han venido apuntando, habría sido hasta cierto punto fácil pronunciarse sobre el asunto. Pero es el caso que la normalidad no reina en el momento y entonces cabe ver si el derecho que invocan las empresas respecto a la introducción de los aumentos anunciados puede ser razonablemente aplicado conforme se pretende.

Nos pronunciamos netamente por la negativa. Si los principios de justicia y equidad que hemos tratado de exponer están basados en la verdad, pensamos que en las circunstancias porque atravesamos, debido al estado de guerra reinante, *estado reflejo* hasta donde se quiera pero no por eso menos agobiador, que el derecho de las empresas además de deberse examinar con sujeción a las prerrogativas del Estado que hemos señalado respecto a la facultad de intervenir en la fijación y modificación de los precios del transporte en los tiempos normales, debe encararse teniendo en la debida cuenta las emergencias propias de la situación del momento.

(17) A. Graziani, *Istituzioni di scienza delle finanze*.

(18) R. T. Ely, *Monopolios y trusts*.

El Estado por mandato constitucional — ya lo hemos visto — debe propender al *bienestar general* : esta prescripción por el hecho de estar sancionada por el acto fundamental de nuestra organización nacional, tiene que predominar forzosamente sobre toda otra disposición de carácter legislativo y contractual y nadie puede substraerse a ella puesto que debe considerarse incondicionalmente incorporada a toda ley general o especial y a cualquier contrato.

Y si esto es así, como lo creemos, en situaciones como las actuales no resultaría *justo, razonable y equitativo* pretender aumentos en los precios del transporte, si analizando la situación de la economía general, las condiciones en que se verifica la explotación de los ferrocarriles y el estado financiero de las empresas, se encontrara que dichos aumentos no están justificados.

Concretando podemos expresar nuestra opinión como sigue : *en las actuales circunstancias las empresas pueden pretender no precisamente llegar al límite máximo de rendimiento consentido por la ley, sino obtener una determinada entrada que les permita hacer frente a sus compromisos y repartir a los accionistas un dividendo razonable de acuerdo con la situación financiera que pueda considerarse como normal para cada una de ellas dentro de las condiciones actuales porque atraviesa el país y el mercado de los valores.*

Y esto — cabe hacerlo notar muy especialmente por el precedente que sienta — es precisamente lo que han querido significar las empresas con sus presentaciones : en la nota correspondiente del ferrocarril del Sud, se lee : « En el caso presente, no es el propósito del ferrocarril mejorar sus utilidades... No se busca ni remotamente el mejorar las condiciones de rendimiento del capital empleado; el ferrocarril busca con los aumentos proyectados, el conseguir tan sólo mantenerse cerca del rendimiento que le permita existir, el que está muy lejos del 6.80 por ciento a que por ley tiene derecho y con lo que la legislación argentina ha creído conveniente compensar el capital colocado en el país. »

En consecuencia trataremos de ver en base a los criterios expuestos si el 22 por ciento que se solicita resulta justificado o, si así no fuese, qué aumento debe equitativamente ser acordado y sobre cuáles conceptos y en qué medida.

Para resolver debidamente el problema, conviene primeramente conocer la *situación financiera de las empresas*. Para ello, como para todas las demás cuestiones anexas que constituyen otros tantos problemas especiales a examinar, consideraremos tan sólo a los ferrocarriles Sud, Central Argentino, Oeste, Buenos Aires al Pacífico, Central Córdoba y Santa Fe, que, por ser los más grandes y de

mayor tráfico y por abarcar las zonas principales del país, a la par que nos harán conocer el estado económico, las necesidades de las líneas y los intereses nacionales que debemos tener presentes, nos darán la pauta para hallar la solución buscada, a la que, sea ella cual fuese, tendrán, por razones de uniformidad y de conveniencia, que sujetarse los demás ferrocarriles menores en importancia y extensión, del mismo modo que le hacen al proponer, junto con aquéllas, un aumento en sus tarifas en igual proporción.

Hecha esta advertencia pasemos sin más a examinar la situación referida.

### III. — SITUACION FINANCIERA DE LAS EMPRESAS

Los resultados de la explotación de los ferrocarriles que pasamos a considerar, son los que ha establecido esta oficina a raíz de las intervenciones que ejerce sobre la contabilidad de las empresas de conformidad con las prescripciones de la ley 5315.

Dichos resultados difieren de los que consignan las mismas empresas principalmente en :

a) Se han agregado a los productos y a los gastos de explotación en su caso, aquellas partidas que las empresas no habían tomado en cuenta — sin embargo de corresponder a esos conceptos, que se habían cargado en cantidades menores —, las diferencias por liquidaciones y compensaciones entre las entradas y salidas (kilometraje y demoras de vagones), etc.;

b) Se han eliminado de los gastos, según las empresas, las partidas por gastos de administración y dirección en el exterior de conformidad con lo que dispone el artículo 28 de la ley general de ferrocarriles;

c) Se han computado como productos los beneficios obtenidos en los *cambios* y los intereses sobre sumas depositadas en los bancos, etc.; si el país en forma de fletes más elevados y de encarecimientos de precios, paga al exterior conceptos o tributos que son originados por el estado de guerra, justo es que, por lo mismo, goce de los beneficios que el mismo estado le brinda, verbigracia : las ganancias en los cambios, los que el ejercicio de 1915-16 se han elevado respectivamente a las siguientes sumas :

Ferrocarril Sud .....	\$%	339.764,58
Ferrocarril Central Argentino .....		303.728,11
Ferrocarril Oeste .....		161.469,07
Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico .....		137.543,43
Ferrocarril Central Córdoba .....		27.131,06

*Fondos de renovación*

Las empresas han contabilizado las reservas por desgaste y deterioro del material (fondo de renovación) de manera distinta una de otra y por sumas inferiores a las que se obtendrían con la aplicación del coeficiente de 2 y medio por ciento que fija el decreto reglamentario de la ley 5315.

El referido coeficiente de 2 y medio por ciento, se ha deducido en base a la *vida media* asignada al material, 25 años, y suponiendo que las sumas así reunidas ganarían un interés anual de 4 por ciento, a acumularse al capital.

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 :

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

(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 debe facilitar los cálculos y que tomados en conjunto los materiales debería dar, lo más aproximado posible, las sumas que necesariamente habrá sido menester poner en reserva para atender, más que a la renovación del material, « al seguro », a la « conservación » o estabilidad, de los elementos inmovilizados en la empresa (19).

(19) No consideramos aceptable el sistema adoptado respecto a la formación del *fondo de renovación*. 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 (según reglamento de 28 de septiembre de 1906 aprobado por el Consejo federal en fecha 17 de diciembre del mismo año) :

Las empresas, desde antes de la vigencia de la ley 5315, no hacen precisamente sus reservas en base al coeficiente de 2 y medio por ciento del valor del material a renovar, sino que proceden como sigue :

*Ferrocarril del Sud.* — Establece sus reservas en un 7 por ciento de las entradas de la explotación; este procedimiento tuvo su origen en que la dirección de la empresa, considerando que las reservas hechas en el año 1903 respondían a las necesidades del ferrocarril, estableció que bastaba reservar una cantidad que fuese dada por la relación existente entre dicha reserva y los productos, o sea : siendo éstos iguales a 14.7.6 libras por cada libra reservada, se obtuvo 6,96, o sea 7 por ciento en cifra redonda

$$\left( r = \frac{\text{£} \times 100}{\text{£} 14,7,6} \right).$$

El procedimiento no excluye que la empresa destine parte de las reservas así hechas, a reforzar los fondos a distribuir en concepto de ganancias, lo que si de una parte prueba que la empresa recurre a esa medida para completar las sumas necesarias para pagar los dividendos, de otra pone en evidencia que ni estima en absoluto indispensable hacer las reservas dentro de aquel último coeficiente.

*Ferrocarril del Oeste.* — Observa igual procedimiento que el ferrocarril del Sud.

*Ferrocarril Central Argentino.* — Las cuotas a renovarse se fijan en base al coeficiente de 2 y medio por ciento estableciendo la suma mensual a cargar, la que es llevada mes por mes a los gastos de explotación, pero a fin de ejercicio o antes se reversan algunas de esas cuotas y así, los importes que en definitiva quedan debitados a los gastos no corresponden ya al referido coeficiente de 2 y medio por ciento.

*Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico.* — Las sumas que ha venido cargando a sus gastos comprenden las inversiones reales en concepto de renovación de obras.

*Ferrocarril Central Córdoba.* — Este ferrocarril tiene hecho tan sólo un cargo a los gastos de explotación en concepto de renovación que corresponde a obras efectivamente ejecutadas.

Cuotas anuales de renovación :

- a) Vía fr. 0.30 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 fr. 0,047 por kilómetro, excluyendo maniobras;
- d) Material rodante fr. 0,030 para los coches y 0,028 para los vagones.

*Ferrocarril Santa Fe.* — Como en el ferrocarril Central Argentino se fijan las cuotas a reservar en base al 2 y medio por ciento, pero las sumas con que en definitiva cargan los gastos, de un tiempo a esta parte, quedan reducidas a los gastos efectivos de renovación que se han producido.

Con lo dicho se comprueba que las empresas no hacen sus reservas para el fondo de renovación en base al 2 y medio por ciento del valor de las instalaciones y de los materiales y que, por el contrario, las sumas reservadas lo son por cuotas inferiores al referido coeficiente. Mas, aun así, la reserva hecha es por lo general superior a las inversiones reales en el año en concepto de obras de renovación, como lo comprueban los datos respectivos que siguen y el saldo existente del fondo al final de cada ejercicio (damos únicamente las cifras de los tres ferrocarriles que hacen sus reservas dentro de cierta regularidad) :

Ejercicio	Reserva que correspondería en base a 2 1/2 % \$ o/s	Reserva realmente hecha \$ o/s	Gastos efectivos en concepto de renovación \$ o/s	Saldo del « fondo de renovación » al fin de cada ejercicio \$ o/s
<i>Ferrocarril del Sud</i>				
1912-13	2.282.413	2.078.373	1.819.028	5.020.368
1913-14	2.384.466	1.078.607	1.194.796	5.183.823
1914-15	2.509.601	941.849	365.756	5.953.597
1915-16	2.701.360	1.412.713	454.551	6.939.098
1916-17	2.765.554			
<i>Ferrocarril del Oeste</i>				
1912-13	1.257.038	630.132	451.705	3.675.463
1913-14	1.378.712	468.444	216.974	4.013.765
1914-15	1.452.179	293.180	378.324	3.885.121
1915-16	1.495.356	529.938	195.242	4.321.160
1916-17	1.556.057			
<i>Ferrocarril Central Argentino</i>				
1912-13	2.545.832	2.545.832	2.214.835	6.089.962
1913-14	2.586.182	1.729.382	2.576.647	5.217.753
1914-15	2.688.058	1.982.458	2.143.328	5.094.458
1915-16	3.083.846	2.056.004	2.097.690	5.112.492

El hecho de que, con excepción del ferrocarril Central Argentino, los gastos efectivos de renovación no resulten superiores a las reservas realmente hechas y a hacerse en base al coeficiente de 2 y medio por ciento, no nos autoriza a deducir que el referido coeficiente sea



elevado y que por lo tanto debería modificarse. Las renovaciones efectivas no dan lugar a inversiones fijas anuales que pudiesen hacer pensar en ello, sino que se efectúan en proporciones más o menos importantes en épocas determinadas y no es de extrañar que en los ejercicios examinados, esto no haya sucedido; en un trabajo de aliento, de suyo largo, en que se encuentra empeñada esta oficina, el punto, previas las constataciones que corresponden, será debidamente examinado. Lo que importa constatar, por ahora, es el hecho de que las empresas (nos referimos tan sólo a los citados ferrocarriles del Sud, Oeste y Central Argentino) no llegan al límite fijado por el reglamento, lo que, por repetirse todos los años, demostraría que las mismas empresas consideran excesivas las cuotas que resultarían en base al referido coeficiente, y esto queda comprobado por las propias conclusiones a que llegó el ferrocarril del Sud, al establecer como coeficiente de las reservas que hace, el 7 por ciento de las entradas conforme se ha referido más arriba. Establecido el monto de las sumas que correspondería reservar según el valor de los materiales a renovar, parece lógico que, como lo hace el ferrocarril del Sud, esas sumas se distribuyan en el tiempo, no de acuerdo precisamente a la *vida media* fijada al material, sino en base a las entradas del ferrocarril, que representan, en definitiva, el trabajo realmente realizado, el que, por otra parte, puede muy bien modificar los coeficientes obtenidos según esa misma vida media.

No resulta así aventurado decir que, buenamente, pueden aceptarse como reservas convenientes y suficientes las que hagan los ferrocarriles en medidas no superiores al 2 y medio por ciento, y siempre que las hagan; con la obligación de dar las explicaciones que se les exigieran respecto a las modificaciones o aumentos que introduzcan en los coeficientes dentro del referido porcentaje.

Ya la superioridad, relacionado con ello, en su oportunidad, ha resuelto que las reservas a aceptarse serán las que realmente hagan las empresas y no las teóricas (véase decreto de 23 de noviembre de 1909). En opinión del suscrito, la cuestión de estos fondos, a fin de establecer si el coeficiente de 2 y medio está dentro de lo que corresponde, debe ser examinada en todos sus detalles, reviéndonse los estudios ya realizados — trabajo que, como se ha dicho, tiene preocupada a esta oficina —, pero mientras eso no se haya realizado estima el suscrito que, conforme a lo dicho, el criterio a observarse debería ser el apuntado; el convencimiento de ello se robustece más en presencia de la circunstancia que al fijar el coeficiente de los gastos de explotación en el 60 por ciento adoptado por la ley 5315, las sumas de gastos de la explotación de los ferrocarriles

tomadas en cuenta para el caso, no contenían más cuotas destinadas a los fondos de renovación que las imputadas por los ferrocarriles principales mencionados, de acuerdo con las prácticas a que acabamos de hacer alusión, y no cantidades fijadas en base al coeficiente de 2 y medio por ciento que se hubiesen cargado efectivamente en las cuentas.

Por lo expuesto, el suscrito considera la situación de las empresas de acuerdo con los cargos efectuados por las mismas, aun cuando modificados por los reparos hechos por esta oficina, sin preocuparse mayormente de las diferencias que se han mencionado respecto de los fondos de renovación. Y como el fin perseguido por las empresas no es precisamente, como se ha dicho, llegar al límite máximo de utilidad, sino conservarse dentro de un rendimiento equitativo, basamos nuestras deducciones en el producto líquido efectivo obtenido, lo que nos permite consignar los datos que a continuación se detallan.

Damos, además de los resultados de la explotación y del rendimiento de los capitales, los dividendos repartidos por las empresas, a fin de facilitar las deducciones que seguirán :

Ejercicio	Productos brutos	Producto líquido	Coeficiente de gastos %	Capital invertido	Rendimiento sobre		Dividendo de las Ac. Ord. %	Cotización de las Ac. Ord. %
					Producto bruto %	Producto líquido %		
<i>Ferrocarril del Sud</i>								
1912-13	32.881.489	14.450.736	56.05	235.298.098	13.97	6.14	7	119 1/2
1913-14	27.734.809	11.074.206	60.07	244.306.757	11.35	4.53	5	105
1914-15	25.020.181	9.343.752	62.65	246.393.129	10.15	3.79	5	81 1/4
1915-16	28.322.653	12.423.838	56.14	246.558.114	11.48	5.04	4 1/2	82 1/2
1916-17	28.900.075	10.605.561	63.30	246.732.584	11.71	4.50		77 1/2
<i>Ferrocarril Central Argentino</i>								
1912-13	32.913.977	14.005.588	57.45	211.046.729	15.60	6.64	6	106
1913-14	31.155.233	13.225.742	57.55	228.817.611	13.62	5.78	5	95
1914-15	29.833.585	12.920.384	56.63	233.414.535	12.78	5.54	5	81 1/4
1915-16	30.094.716	10.943.458	63.64	237.798.158	12.66	4.60	4	76 1/4
1916-17	26.442.994	8.538.090	67.71	239.325.278	11.05	3.57		64
<i>Ferrocarril del Oeste</i>								
1912-13	15.151.554	6.440.984	57.45	112.927.677	13.42	5.70	7	119
1913-14	13.117.313	5.158.847	57.55	120.156.667	10.92	4.39	5	106
1914-15	13.273.561	5.452.135	58.92	123.423.465	10.75	4.42	5	84 1/2
1915-16	14.440.398	6.225.578	56.89	126.074.606	11.45	4.94	5	83 5/8
1916-17	12.624.895	4.301.862	66.01	127.603.591	9.89	3.37		76 5/8

Ejercicio	Productos brutos	Producto líquido	Coeficiente de gastos %	Capital invertido	Rendimiento sobre		Dividendo de las A. C. Ord. %	Cotización de las A. C. Ord. %
					Producto bruto %	Producto líquido %		
1912-13	29.164.400	11.541.279	57.31					78 1/2
1913-14	25.435.754	9.593.162	57.15	235.779.501	10.79	4.07	3	55 —
1914-15	23.224.289	9.127.321	65.57	235.684.973	9.85	3.87		43 1/2
1915-16	23.831.396	9.494.900	60.16	234.534.241	10.16	4.05	1	45 1/4
1916-17	22.283.692	7.762.479	65.16	232.592.065	9.54	3.32		41 1/2

*Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico*

1912-13	9.661.262	2.834.311						
1913-14	9.848.382	3.199.612	67.51	78.547.113	12.54	4.07		
1914-15	8.526.024	2.522.515	70.41	79.075.386	10.78	3.19		
1915-16	7.061.356	1.605.322	77.27	78.084.428	9.04	2.06		
1916-17	7.837.209	2.237.769	71.45	79.932.522	10.19	2.87		

*Ferrocarril Santa Fe*

1912-13	6.074.308	2.351.060	61.30	47.505.522	12.79	4.95	7 1/2	
1913-14	5.683.715	2.348.449	58.68	49.669.298	11.44	4.73	2	
1914-15	4.347.480	1.197.938	72.44	49.356.253	8.81	2.43		
1915-16	5.010.504	1.675.491	66.56	49.382.731	10.15	3.39		
1916-17	6.011.955	2.256.531	63.30	48.943.185	12.28	4.61		

Así expuestos los resultados de la explotación de los ferrocarriles que venimos examinando, para el estudio que nos ocupa, necesitamos ver ahora a cuánto subirían los *gastos de explotación* de los mismos en la actualidad, teniendo en cuenta el mayor costo adquirido por los materiales de consumo, etc., especialmente por el combustible.

Para simplificar nuestra indagación empezaremos por basar nuestros cálculos sobre la premisa de que el tráfico sea exactamente igual al habido en el ejercicio 1916-17.

El aumento de gastos que buscamos puede calcularse como sigue (damos solamente los ferrocarriles del Sud, Central Argentino y Oeste) :

*Ferrocarril del Sud.* — Combustible consumido en 1916-17 :

Carbón :	177.919 toneladas a 13.33.	\$%	2.371.283.34
Leña :	250.734 toneladas a 7.90	....	1.980.517.33
Petróleo :	9.529 toneladas a 22.42	..	213.634.63
		\$%	4.565.435.30

Cantidad que se presume gastar en 1917-18 : En vista

de que debido a las circunstancias no viene carbón al país, se establece que no se consumirá sino leña y como el total del combustible consumido en 1916-17 (excluyendo las pocas toneladas de petróleo) daría :

Carbón : 177.919 toneladas a 2.8 (20) por 1 ton. = ton.	
leña .....	499.173
Y leña, tonelada .....	250.734
	<hr/>
O sea .....	749.907

en cifras redondas 750.000 toneladas de leña y aplicando el precio de 10 pesos la tonelada (21) se obtiene ... 7.500.000.—

O sea un mayor gasto de combustible de ..... \$% 2.934.565.—

Aumento en el costo de los materiales generales : en la imposibilidad de establecer el aumento real que correspondería tomarse en cuenta, aceptando los cálculos hechos por la empresa con respecto a 1915-16, se incluye una cifra prudencial en algo menor a la establecida por la misma empresa para aquel ejercicio (\$ 771.120) en razón de que en el mismo los materiales ya estaban en algo recargados por los aumentos ..... 500.000.—

\$% 3.424.565.—

*Central Argentino.* — Consumo en 1916-17 :

Carbón : 122.787 toneladas a 14.71.	\$%	1.806.192.06	
Leña : 445.313 toneladas a 5.43 ...		2.418.050.66	\$% 4.224.242.72

Consumo de leña en 1917-18 :

Carbón : 1916-17, 122.787 toneladas a 2,8.	Ton.	343.804
Leña : 1916-17, toneladas .....		445.316
	<hr/>	
	Ton.	789.120

(20) Relación entre el poder calorífico de la leña y el carbón : aceptamos *grosso modo*, 2600 kilogramos de leña por 1000 kilogramos de hulla. El coeficiente parece ser de 2,6 para el quebracho y de 3,8 para el carbón.

(21) *Precio medio* en empalme del Ferrocarril del Sud, es decir, precio de costo, más flete de las empresas extrañas.

(22) Desde hace poco, el Ferrocarril Central Argentino carga al combustible un gasto adicional en concepto de *remolque* en sus propias líneas : este remolque es de 1 centavo por ton.-kilom., más 50 centavos de terminal y 1 peso moneda nacional, por recorrido de vagones vacíos.

No consideramos oportuno examinar ahora si es correcto el cargo indicado; sin embargo debe observarse que eso mediante *los gastos de explotación no sufren ninguna alteración* por cuanto el remolque en cuestión, por razones obvias,

790.000 toneladas al precio actual de 7 pesos (22) inclu- so gastos .....	5.230.000.—
	<hr/>
Aumento en el costo de los demás materiales .....	\$% 1.005.757.28 500.000.—
	<hr/>
	\$% 1.505.757.28

*Ferrocarril Oeste.* — Consumo en 1916-17 :

Carbón : 70.680 toneladas a 19.24 ..	\$% 1.359.867.60
Leña :	
Quebracho : 81.118 toneladas.	
Calden : 51.929 toneladas.	
Toneladas 133.047 a 7.63 .....	843.504.48 \$% 2.203.372.08
Consumo para 1917-18 :	
Carbón : 1916-17, 70.680 toneladas.	
a 2.6 = quebracho-leña ....	183.768
Leña :	
Quebracho .....	81.118
Calden, 51.929 toneladas = que- bracho (2.6 : 3.8 :: X : 51.929).	35.530
	<hr/>
Ton. 300.416 a 9.50 (23)	2.853.952.—
	<hr/>
	\$% 650.580.—
Aumento en el costo de los demás materiales .....	250.000.—
	<hr/>
	\$% 900.580.—

Con las precedentes operaciones, ya podemos formar el siguiente estado de gastos :

mientras se carga al combustible, se acredita a los mismos gastos de explotación y precisamente en base a ciertas proporciones que responden a los siguientes coeficientes : Servicio de locomotoras, 35 por ciento, al combustible, 24 por ciento, a los sueldos de maquinistas, etc. *Tráfico*, 7 por ciento, a los sueldos de estaciones, 6 por ciento, a los sueldos de guardas. *Conservación del material*, 28 por ciento, a locomotoras y vagones.

Es el eterno caso de la *confusión* en que un concepto deudor se convierte al propio tiempo en acreedor de sí mismo. El economista W. Pareto dice : « quiero, por ejemplo, establecer el costo de producción del carbón : daré por conocidos los precios de los metales necesarios para la explotación de las minas; pero para preparar esos metales se precisa carbón, ¿cómo podré entonces determinar su precio? ¡Dando por conocido el precio del carbón! »

(23) Precio incluso descarga, carga, vigilancia y fletes : los precios de costo en el lugar de compra oscilan entre 17.50 y 21.50 pesos moneda nacional, el quebracho y 6.50 y 7.50 pesos moneda nacional el caldén.

Ferrocarriles	Gastos			Total
	Gastos en 1916-17	Aumento en gastos de combustible	Aumento en los demás materiales	
Sud .....	18.294.515	2.934.565	500.000	21.729.080
C. Argentino .....	17.904.904	1.005.756	500.000	19.410.660
Oeste .....	8.323.033	650.580	250.000	9.223.613

Si ahora echamos una mirada sobre el cuadro que forma la página 38, podremos afirmar cómo en el ejercicio 1913-14, inmediatamente anterior al estallido de la guerra, merced a los resultados de la explotación en los ferrocarriles del Sud, Central Argentino y Oeste, han podido repartirse dividendos que si llegaran a acordarse hoy, tendrían que considerarse como muy buenos; ellos han sido : ferrocarril del Sud, 5 por ciento a las acciones ordinarias; ferrocarril Central Argentino, 5 por ciento a las acciones ordinarias y acciones diferidas; y ferrocarril Oeste, 5 por ciento a las acciones ordinarias, siendo respectivamente el tanto por ciento de rendimiento del capital, 4,53, 5,78 y 4,29.

El ferrocarril Pacífico, sin embargo de haber tenido en dicho ejercicio de 1913-14 un rendimiento de 4,07 por ciento, no ha repartido ningún dividendo a sus acciones ordinarias, que representan 50.400.000 pesos oro de su capital, pero la causa de ello debe buscarse en primer término en que este ferrocarril, por el hecho de tener garantizados dividendos fijos a las empresas que administra, una parte de las utilidades que de otro modo irían a favor de sus accionistas, son insumidas en el pago de aquéllos. Por otra parte, pesan sobre el capital de este ferrocarril 24.179.375 pesos oro de partidas rechazadas, de las cuales, en 1913-14, tan sólo 12.259.206,38 pesos oro figuraban (como a amortizar) en el capital invertido que ha dado aquel rendimiento. El Pacífico en 1915-16 asignó a sus acciones ordinarias un dividendo de 1 por ciento.

El ferrocarril Central Córdoba ha dado en 1913-14 un rendimiento líquido de 4,07 por ciento, no repartiendo dividendo alguno sobre su capital acciones, que entonces ascendía a un total de 24.034.384 pesos oro sellado. Actualmente (1915-16), ese mismo capital, como consecuencia de las operaciones financieras de amalgamación de las diversas líneas que componen el sistema, se eleva a 36.139.934 pesos oro sellado, de los cuales 20.506.550 pesos oro corresponden a acciones ordinarias y 15.633.550 pesos oro a acciones preferidas;

pero pesan sobre el capital invertido de esta empresa, 32.359.918 pesos oro, de partidas rechazadas, de las cuales apenas 11.459.266 pesos oro estaban incluidos en el referido capital a la fecha de 1913-14 como a amortizar.

El ferrocarril Santa Fe ha producido 4,73 por ciento en el referido ejercicio 1913-14 y ha repartido un dividendo de 2 por ciento a sus acciones ordinarias, que ascienden a 14.400.000 pesos oro; ese dividendo hubiera podido acercarse al 5 por ciento, a no ser que la empresa llevó 380.000 pesos oro a un fondo destinado a hacer frente a los daños causados por las inundaciones, y más de 200.000 pesos al ejercicio próximo. En el capital invertido de este ferrocarril pesan 7.587.004 pesos oro en concepto de partidas rechazadas, de las cuales 6.496.666 pesos figuraban en 1913-14 en el monto del mismo capital como a amortizar.

Si accediendo al pedido de las empresas, se resolviera tomar como base el aludido ejercicio 1913-14, para acordar a los ferrocarriles un aumento de entradas que se estimase razonable, correspondería elevar los productos a unos totales que dieran las mismas relaciones de gastos a productos que en aquel año.

El hecho de elegir para el caso un ejercicio que puede considerarse como normal y en el que aun el flagelo de la guerra no azotaba al mundo, es otorgar a las empresas una concesión importante que no debería olvidarse.

Pero el año de 1916-17 no ha sido de los buenos, mientras, según todas las probabilidades, el actual será excepcional entre los mejores que ha habido.

De acuerdo con los datos que proporciona la Dirección general de economía rural y estadística, la producción de cereales se repartiría así :

Años	Trigo		Lino	
	Sembrado Hectáreas	Producción Toneladas	Sembrado Hectáreas	Producción Toneladas
1912-13	6.918.450	5.100.000	1.733.330	1.130.000
1913-14	6.573.540	2.850.123	1.779.350	938.016
1914-15	6.261.000	4.604.000	1.723.000	1.143.200
1915-16	6.645.000	4.600.000	1.619.000	895.100
1916-17	6.511.000	2.106.320	1.298.000	134.120
1917-18	7.115.000	6.475.000	1.340.000	1.059.000

Años	Avena		Maíz	
	Sembrado Hectáreas	Producción Toneladas	Sembrado Hectáreas	Producción Toneladas
1912-13	1.192.400	1.100.000	3.830.000	4.995.000
1913-14	1.249.300	618.395	4.152.000	6.684.000
1914-15	1.161.000	717.000	4.203.000	8.260.000
1915-16	1.038.000	1.095.528	4.017.850	4.093.000
1916-17	1.022.000	487.850	3.629.570	1.494.600
1917-18	1.155.000	1.467.000		

Estos datos y el hecho de que los sembrados, por las noticias que se reciben de todas partes, se encuentran en un estado inmejorable, permiten asegurar que la cosecha de cereales del presente año superará en mucho a la de los años anteriores, pudiendo sin reserva afirmarse que la actual no ha tenido precedentes.

No es aventurado entonces decir que el transporte de cereales en los ferrocarriles adquirirá este año proporciones tales que mejorarán sus entradas y sin exagerar podemos establecer el probable transporte en cada ferrocarril, basándonos en la cosecha de 1912-13, que aun cuando tiene que resultar inferior a la actual, es la que a ésta se acercará más.

Basado en ello, el transporte de una cosecha igual a 1912-13 nos daría sobre 1916-17 un mayor producto que arrojaría lo que a continuación se expresa :

	Transportado en 1912-13		Toneladas trans- portadas en 1916-17	Toneladas trans- portadas de más en 1912-13	Producido de una tonelada en 1912-13	Aumento de productos por el mayor transporte calculado
	Toneladas	Flete Pesos				
<i>Ferrocarril del Sud</i>						
Trigo .....	1.744.572	2.781.281	1.168.808	575.764	1.594	917.768
Lino .....	44.665	96.256	12.968	31.697	2.155	68.307
Avena.....	836.856	1.995.890	575.796	261.060	2.385	622.628
				868.521		1.608.703
<i>Ferrocarril Central Argentino</i>						
Trigo .....	1.054.689	2.634.753	675.705	378.984	2.498	946.682
Lino .....	344.345	1.000.464	93.265	251.080	2.905	729.387
Avena (No hay datos).						
				630.064		1.676.069
<i>Ferrocarril del Oeste</i>						
Trigo .....	896.259	2.513.084	675.699	220.560	3.064	675.580
Lino .....	35.917	76.850	18.856	17.061	2.140	36.508
Avena.....	196.904	487.989	110.842	86.062	2.474	212.917
				323.683		925.005



No consideramos al maíz por no disponer aún de datos concretos respecto a su cosecha; es decir, que no calculamos ningún incremento de productos relacionado con ese cereal. El aumento queda circunscrito tan sólo a trigo, lino y avena.

El incremento de entradas que acabamos de ver determina, por supuesto, un aumento en los gastos que debemos establecer.

Al efecto calcularemos tan sólo los gastos de tracción, aun cuando esto no nos dé el total exacto de los gastos que necesitamos conocer. Al prever los aumentos de tráfico que aportará la cosecha, no hemos considerado sino los probables que darán el trigo, el lino y la avena, lo que demuestra de un modo evidente cuán bajo nos hemos quedado. Tomando los *gastos de tracción en proporción al tonelaje transportado*, tenemos :

Ferrocarriles	Gastos totales de tracción (1916-17) (24) (agregando el mayor gasto en combustible)	Tonelaje total transportado	Gasto de tracción por tonelada	Incremento del tráfico toneladas	Gastos de tracción del incremento del tráfico
Sud .....	10.234.025	8.266.353	1.239	868.520	1.076.100
C. Argentino..	8.007.416	8.765.100	0.914	630.060	575.875
Oeste .....	3.720.744	4.340.200	0.858	323.680	277.717

Con lo que precede puede construirse esta tabla :

Ferrocarriles	Productos			Gastos		
	Productos 1916-17	Incremento del tráfico debido a la cosecha de 1917-18	Nuevo total de productos	Gastos según estado página 31	Aumento de gastos por incremento de tráfico	Total de gastos
Sud .....	28.900.075	1.608.703	30.508.778	21.729.080	1.076.100	22.805.180
C. Argentino.	26.442.994	1.676.069	28.119.063	19.410.660	575.875	19.986.535
Oeste .....	12.624.895	925.005	13.549.900	9.223.613	277.717	9.501.330

Pero como la explotación debe arrojar resultados que nos permitan pagar el mismo dividendo que en 1913-14, debemos previamente establecer la cuenta de recursos que nos dará la cantidad con que deberán reforzarse las entradas de las líneas :

(24) Incluso el mayor gasto de combustible calculado precedentemente.

Ferrocarriles	Distribución de utilidades en base a 1915-16			Dividendo de 1913-14 %	Suma que sería necesaria para el dividendo de las Acciones Ordinarias	Total que representa el producto líquido necesario	Capital Acciones Ordinarias
	Llevado a los fondos de reserva, etc. (25)	Intereses sobre Obligaciones, etc.	Dividendo para las Acciones Preferidas				
Sud .....	542.677	3.435.418	2.016.000	5	7.330.680	13.324.775	146.613.600
C. Argentino .....	504.000	3.992.853	2.198.989	5	7.103.110	13.798.952	142.062.228
Oeste .....	344.214	1.319.138	654.471	5	4.371.610	6.689.433	87.432.206

Con lo anterior se obtiene:

Ferrocarriles	Gastos de explotación	Producto líquido (total de intereses y dividendos)	Total o suma de productos que se necesita para cubrir los gastos y dividendos	Productos anteriormente calculados	Déficit o suma necesaria a recargar sobre las tarifas	Relación entre productos y gastos	Rendimiento del capital invertido	Por ciento de recargo que resultaría sobre las tarifas
Sud .....	22.805.180	13.324.775	36.129.955	30.508.778	5.621.177	63.12	5.40	18.42
C. Argentino .....	19.986.535	13.798.952	33.785.487	28.119.063	5.666.424	59.16	5.76	20.15
Oeste .....	9.501.330	6.689.433	16.190.763	13.549.900	2.640.863	58.68	5.24	19.49

(25) Se acepta la inclusión de estas partidas en atención a que basándonos, para la repartición de las utilidades, sobre lo que han hecho las empresas, era justo reconocer las reservas, etc., que han practicado y que necesariamente precisan hacer.

Queda así demostrado que es imprescindiblemente necesario acordar a las empresas un aumento o refuerzo de entradas que les permita desenvolverse sin comprometer su existencia y no precisamente dentro de los límites máximos que les acuerda la ley, sino en forma de obtener una ganancia cuya medida, en el caso de los tres ferrocarriles examinados, es dada por el dividendo repartido en 1913-14.

Que si el aumento debiese acordarse en base al coeficiente máximo legal de ganancia de 6,8 por ciento, tendríamos que establecer la siguiente cuenta de resultados :

Ferrocarriles	Ganancia legal		Gastos de explotación	Total de productos necesarios	Productos calculados	Déficit a cubrir con el aumento	Por ciento de aumento
	Capital invertido 30-6-917	Ganancia a 5,8 por ciento					
Sud .....	246.782.584	16.777.816	22.805.180	39.582.996	30.508.778	9.074.218	29,74
C. Argentino	239.325.278	16.274.119	19.986.535	26.260.654	28.119.063	8.141.591	28,98
Oeste .....	127.603.591	8.677.064	9.501.330	18.178.394	13.549.900	4.628.494	34,16

lo que demostraría que, aun en el caso de que se acordase el aumento de tarifas en un 22 por ciento, tal como lo solicitan las empresas, no se llegaría a alcanzar los límites máximos legales (26).

Los déficits de productos que hemos deducido están basados, como se ha visto, en los resultados de la explotación de 1916-17, después de calcular los mayores gastos que se tendrán en concepto de combustible y demás materiales y si los coeficientes que hemos encontrado son en algo más bajos que los de las empresas, ello se debe a que esta oficina ha tenido en cuenta el incremento de entradas que se tendrá por la próxima cosecha de trigo, lino y avena (*único aumento de ingresos calculado*).

Por todo lo expuesto — siempre basados en la tesis que venimos sosteniendo, esto es, *que se acuerde a las empresas un aumento en las tarifas que les permita cubrir sus gastos de explotación y asignar un dividendo razonable a las acciones ordinarias, entendiéndose por tal el que pueden haber acordado en 1913-14*, pensamos que correspondería necesariamente consentir un aumento en las tarifas de las empresas, que debería reforzar las entradas dentro de un coeficiente que podría equitativamente ser fijado en un 20 por ciento sobre los productos de 1916-17, y que si bien este coeficiente podrá no dar en todos los casos el aumento de productos necesarios, en cambio proporcionará, seguramente, un aumento en los mismos productos, que será superior al que nosotros hemos calculado.

Ahora bien, ¿cómo debe repartirse entre los diversos conceptos del tráfico, el aumento a acordarse? Es lo que veremos en el capítulo que sigue.

#### IV. — AUMENTO DE TARIFAS A ACORDARSE : SU DISTRIBUCION ENTRE LOS DIVERSOS CONCEPTOS DEL TRAFICO

En los casos ordinarios de aumentos generales de tarifas, éstos son aplicados sobre los diversos conceptos del tráfico, en base a los principios que hemos tratado de exponer más arriba.

(26) Esto es lo que ha hecho decir al *Comité Nacional del Comercio* en su presentación a la superioridad, « que el aumento transitorio de 22 por ciento, resulta más beneficioso que el aumento del porcentaje fijado en el artículo 9º de la ley Mitre ». Ya que se nos presenta la ocasión debemos manifestar que el *memorial* de dicha institución es sin duda un estudio contundente pero que el mismo, eso no obstante, se basa tan sólo en datos y argumentos en su mayor parte ya conocidos por esa Dirección General extractados de su Estadística o de las propias leyes y reglamentos.

En el caso en examen, por las razones que también hemos dado, pensamos que no es posible dar preeminencia a las leyes que rigen el precio del transporte, desde que los hechos que van produciendo las alteraciones en los precios y en los procedimientos, son determinados por un factor que desplaza continuamente los elementos del desarrollo de la economía nacional, alterando el equilibrio correspondiente que sólo por el régimen de la paz es posible mantener.

Todas las cosas suben de precio y a diario se hace sentir más y más su carestía. Puede afirmarse que esto durará de seguro hasta la conclusión de la guerra, y es, por cierto, aventurado decir que cesará con ella, a lo menos en los primeros tiempos. En efecto, ¿cuál será la situación económica después de terminada la gran conflagración? Si debiéramos tomar ejemplo de las anteriores luchas, podríamos pronosticar que en el primer período después de cesada la guerra, presenciaremos un despertar general de todas las energías: la humanidad sentirá la necesidad de reconstruir, de rehacer, de reparar. No debe tampoco excluirse, como sucedió en Francia después de la guerra franco-prusiana, que este período de actividad pueda ser seguido de una crisis motivada por el exceso de producción, la que, de cualquier modo, no es posible que no produzca perturbaciones en la vida económica. Antes de que esta última haya vuelto a tomar su curso normal y alcanzado el equilibrio, tendrán indudablemente que pasar varios años » (27). Es posible desde ya prever que « después de la guerra se tendrá un perdurable aumento en los costos de producción, como consecuencia de la destrucción de las riquezas, escasez de capitales, elevado costo de la vida, tasa alta del interés del dinero y precios de las cosas siempre más elevados... Después de la guerra, los fletes y el carbón tendrán precios mucho más subidos, éste por el aumento de la demanda, aquéllos por las pérdidas, el deterioro y el hundimiento de buques » (28).

Pero, por más que desde ya podamos pronosticar que para después de la guerra los precios de las cosas habrán experimentado importantes aumentos, no nos es dado conocer ni el valor de los mismos aumentos, ni en qué medida tendrán que ser soportados por cada mercadería o artículo. Y si esto fuese efectivamente así, no debemos pretender, respecto de problemas tan complicados, por más que ya van dejando entrever sus líneas principales, presentar soluciones que serían por ahora demasiado aventuradas y que aun cuando allanaran las dificultades que a guisa de avanzadas se van

(27) M. Alberti, *L'economia del mondo prima, durante e dopo la guerra.*

(28) A. Agnelli, *La crisi del dopo guerra.*

delineando en el horizonte, no establecerían nada que pudiera considerarse como concreto y estable. Por lo mismo, dado que en el momento las alteraciones en los precios no obedecen a las leyes que gobiernan la producción y su comercio, no debemos preocuparnos sino de arbitrar los medios que nos hagan salvar los inconvenientes independientemente de las reglas y normas generales que, como ya hemos observado, son más propios y fijados para los regímenes normales.

En las circunstancias ordinarias nos será permitido, por ejemplo, ocuparnos sobre la diversa influencia que tienen en la formación de los precios, aparte de otras cosas, el valor adquisitivo de la moneda, la renta de la propiedad, el aumento de los salarios; como por otra parte podrá verse hasta dónde el encarecimiento de la vida, depende del aumento de las necesidades que nos vamos creando y así darnos cuenta del por qué « una de nuestras actuales obreras — como dice Lombroso — (29) posee más camisas que una ensoberbecida castellana de la antigüedad. »

Pero en la hora actual no corresponden estas disquisiciones.

Y como las tarifas del transporte no son más que un caso especial del precio de las cosas y servicios, es fácil ver cómo las mismas tarifas no pueden ni deben substraerse a la norma general. En el momento es inoportuno, por no decir peligroso, mover las tarifas. Con ello no queremos decir que no deba hacerse lugar al justo aumento reclamado por las circunstancias; lejos de eso, pensamos sin embargo que, por las razones que hemos venido sosteniendo, dejando el estudio del problema en toda su complejidad para después de la guerra, que ahora debería acordarse el aumento de tarifas, dentro del porcentaje de 20 por ciento de los productos de 1916-17, que hemos enunciado, debiendo hacerse sobre aquellos conceptos del tráfico que permiten *grosso modo* el recargo de una cuota adicional en concepto de flete.

Si nuestra plaza estuviera en condiciones de fijar por sí los precios de los productos que se destinan a la exportación, el mejor modo de distribuir el flete adicional, sería aumentar las tarifas de los mismos productos, pero los precios, si bien son fijados aquí, lo son en base a la demanda de afuera, lo que en definitiva equivale a decir que son otras plazas las que determinan esos mismos precios. Así, por ejemplo, los precios de los cereales son establecidos por nuestra Bolsa de cereales, de acuerdo con las cotizaciones que se obtienen en Londres y Nueva York.

(29) C. Lombroso, *Los anarquistas*.

Un recargo, por ejemplo, sobre el flete del trigo que se exporta, salvaría la situación; pero ese mismo recargo sería en definitiva pagado por nuestro productor, desde que éste percibirá un precio que sería el que ofrecerían aquellas plazas, y en consecuencia, del importe de la venta tendría que deducirse el flete adicional pagado por el transporte del cereal.

Sin embargo, el trigo es uno de los artículos que permite un recargo de flete por el precio al cual, según se espera, será vendido. Actualmente, 12 de noviembre, se hacen operaciones para febrero próximo, a los precios de 11,80, 11,85, 12 y 12,50 pesos moneda nacional el quintal, sobre dársena, clase Barletta, pero como se asegura se llegará a un precio mayor que podría alcanzar a 14 pesos. En un artículo titulado *En víspera de la cosecha*, se lee en *La Razón* del 9 del actual : « Desde luego, puede anticiparse que ese precio ha de obtenerse. Concurrirá a ese resultado la situación que presenta el mercado mundial de cereales, con perspectivas más amplias para la colocación del trigo, no solamente debido al limitado rendimiento de las cosechas en los principales países exportadores, sino también al crecimiento de las necesidades de las naciones consumidoras, que entregadas, en su mayor parte, a las actividades bélicas, no han podido consagrar mayores energías al cultivo de los cereales necesarios a su alimentación. El precio de 2,20 pesos oro americano por *bushel*, impuesto por el gobierno norteamericano como retribución mínima por su existencia disponible de trigo, basta para demostrar que ese grano no es abundante y que nuestros competidores de hace poco tiempo, dejan a nuestra producción un anecho margen, que debe ser aprovechado oportunamente y que no dudamos lo será. »

Esta afirmación coincide con la propia que hiciera la Dirección de economía rural y estadística, en agosto pasado, al decir : « Conocida la demanda de los mercados importadores y los límites de la oferta de los exportadores del hemisferio del Norte, que no alcanza a satisfacer las necesidades de aquéllos, se cuenta con la cosecha argentina para cubrir el déficit. » El precio de producción del trigo se hace oscilar alrededor de 8 pesos el quintal; sin embargo, por datos que hemos recogido de fuente privada que nos merece entera fe, dicho precio no pasaría de 7,75 pesos. Siendo el flete actual de 4,90 pesos la tonelada desde el punto de producción elegido hasta la dársena, se tiene :

Precio de costo .....	de	\$	7,75	a	8,00
Flete (redondeado) .....			0,50	,,	0,50
Total .....		\$	8,25	,,	8,50

Precio de venta .....	\$	} 12,50 a 12,00 14,00 ,, 14,00
Diferencia por quintal .....	\$	
Ganancia para el productor .....	\$	5,75 ,, 5,50

En el caso nuestro, se trata de una chacra de 100 hectáreas, habiéndose invertido para siembra, arrendamiento, gastos del colono, recolección del cereal, etc., 7800 pesos.

Como el producto probable de trigo alcanza a 920 quintales, en base a los precios preindicados, se tendría una ganancia sobre aquella suma, de :

Precio de \$ 12 = \$ 3240, igual al 41,54 por ciento de los gastos.

Precio de \$ 14 = \$ 5080, igual al 65,13 por ciento de los gastos.

Por otra parte, el precio de venta del trigo en 1913, término medio, era de 3,65 pesos oro, mientras en el primer semestre del corriente año ha sido, término medio, de 6,13 pesos oro, o sea un aumento de 68 por ciento. Todo lo cual demuestra, sin necesidad de mayores datos, cómo el flete de este producto puede ser aumentado.

Para los demás productos se tiene :

	Precio en 1913 Término medio	Primer se- mestre 1917 Término medio	Aumento %	Precio actual para febrero 1918	
Lino .....	qq.	4,91	9,98	106	6,76 — 6,78 — 6,80
Avena .....	»	2,30	3,75	63	
Maíz .....	»	2,34	4,31	80	
Cebada .....	»	2,45	3,99	63	
Harina de trigo .	»	5,80	9,33	61	
Pasto .....	ton.	9,60	19,50	103	
Papas .....	»	31,00	71,00	129	
Cueros vac. sal.	»	373,26	585,64	57	
Cueros vac. secos	»	659,26	831,60	26	
Cueros lanares ..	»	297,61	529,00	78	
Lana sucia ....	»	377,00	503,17	60	

#### HACIENDA

Vacuna :

Bueyes .....	e/u	67,67	63,89	6
Novillos .....	»	57,73	58,12	1
Novillitos .....	»	40,04	40,22	
Vacas .....	»	42,68	46,82	10
Vaquillonas ....	»	33,44	33,84	1
Terneros .....	»	25,43	18,92	26
Término medio	»	50,95	46,20	9



	Precio en 1913 Término medio	Primer se- mestre 1917 Término medio	Aumento %	Precio actual para febrero 1918
Lanar :				
Capones sin clas. c/u	3,92	8,45	74	
Capones p. invern. »	5,81			
Ovejas .....	5,06	7,48	48	
Borregos .....	4,71	5,59	19	
Corderos .....	2,95	3,26	10	
Término medio »	5,02	7,44	18	

Llegados a este punto, corresponde por fin ver entre qué conceptos y en qué medida, según nuestro criterio, podría distribuirse el 20 por ciento que, a nuestro juicio, debe acordarse como aumento sobre las entradas de los ferrocarriles.

Los conceptos que serían grabados por el recargo, son los siguientes : pasajeros de primera clase con exclusión de « abonos », exceso de equipajes y encomiendas, haciendas de todas clases, cereales : trigo, lino, avena, maíz, pasto, papas, cueros vacunos, cueros lanares, lanas.

En la distribución de los aumentos procedemos con un criterio que estaría autorizado por las circunstancias y basado en la *posibilidad* de recargar los precios de los transportes en un tanto que permita obtener las sumas que se precisen sin necesidad de proceder a una revisión completa de las tarifas y sin introducir desequilibrios que pudieran comprometer la producción y el comercio de los productos.

Para fijar las cuotas de recargo hemos elegido el sistema de los *terminales*, valiéndonos al efecto de *adicionales* que, a guisa de *derechos fijos*, se agregarían en cada caso a los impuestos, sea cualquiera la distancia recorrida.

Con esto no queremos decir que los aumentos no puedan aplicarse subiendo las tarifas con porcentajes que recarguen los precios en proporción a las distancias; si se quiere proceder así, conocido el monto de los aumentos como se establecen más adelante, bastaría al efecto dividir dicho monto por el producido calculado, para obtener los porcentajes que han menester.

Se excluyen del sistema adoptado los conceptos de « pasajeros » y « encomiendas y exceso de equipajes », por cuanto, por los datos estadísticos que se poseen, no ha sido posible establecer las distancias mínimas que nos hubieran permitido fijar los adicionales que corresponden; así que, para dichos renglones, se recarga un tanto por ciento sobre los productos obtenidos en 1916-17.

Excluimos del aumento a la *harina*, por cuanto gravándose el cereal, conceptuamos que sería recargar dos veces este producto de primera necesidad por excelencia. Respecto al aumento sobre este artículo, la Cámara gremial de molineros había hecho notar que el aumento representaba un perjuicio directo al consumidor, especialmente al del interior del país, pues — como es notorio — los establecimientos molineros están agrupados en las zonas de producción agrícola, con excepción de los que funcionan en la capital federal y en los puertos.

Del mismo modo, no se consiente el aumento sobre la *leña*, desde que ya las tarifas de este combustible experimentaron últimamente una fuerte suba, y como el empleo de la leña pesa en primer término sobre el costo de producción de los artículos de fabricación de las industrias nacionales y de los servicios públicos, tales como alumbrado, aguas corrientes, etc., de ningún modo es prudente autorizar un nuevo aumento sobre las tarifas de este concepto.

Se excluyen también la *yerba* y el *azúcar*, por razones obvias, tratándose de artículos de consumo más generalizado, especialmente entre la gente necesitada.

Ningún artículo de introducción extranjera se hace pasible del aumento, debido, también, a causas demasiado conocidas y que hemos consignado en su lugar. Los precios de los artículos de importación son los que más han subido y los que, como hemos visto, nos imponen una *tasa* de guerra en forma de mayor costo de bodegas, etcétera.

No se aumentan los artículos de *almacén* y *tienda*, que comprenden la mayor parte de los que acabamos de referir. El Comité nacional del comercio dice al respecto : « Otro de los factores que tampoco soportaría fácilmente el peso de la nueva tarifa, son los artículos de almacén y tienda, llamados a consumirse en el interior de la república. »

Tampoco se incluye en el aumento el *vino*. Además de considerar que también este artículo es de consumo general, se ha tenido presente la crisis porque atraviesa la industria vitivinícola; además, según lo manifiesta el Centro vitivinícola nacional, « las tarifas gravan a este producto en un 20 por ciento, tomando como base el precio de 0,12 centavos, que es el del vino de *traslado* o sea el producto que un industrial elabora y vende a otro industrial en el centro de producción. »

Ahora analicemos los aumentos que proyectamos, empezando por

## PASAJEROS

El tráfico de pasajeros durante los ejercicios de 1912-13 a 1916-17 ha ido disminuyendo de año en año, teniéndose :

Ferro- carriles	1912-13	1913-14	1914-15	1915-16	1916-17	Disminución con relación a 1912-13	
	\$ o/s	\$ o/s	\$ o/s	\$ o/s	\$ o/s	\$ o/s	%
Sud . . . . .	9.922.545	9.101.020	7.802.872	8.293.305	8.019.497	1.903.048	19.80
C. Argentino .	9.104.856	9.229.065	8.112.056	7.886.234	6.771.321	2.333.535	25.63
Oeste . . . . .	3.750.879	3.502.482	3.099.716	2.199.720	2.759.847	991.032	26.42

lo que demostraría que si para este concepto se deseara llegar a obtener una entrada por lo menos igual a 1912-13, habría que reforzar los productos de las líneas indicadas, en 1.903.048, 2.333.535 y 991.032 pesos oro, respectivamente. Pero un aumento de esa naturaleza, a la par que no sería justo desde que la *renta* del pasajero — su *valor económico* — en los últimos años, por causas que son del dominio público, no ha aumentado, mientras por el contrario, ha más bien disminuído, es dudoso que el renglón, que acusa constantes disminuciones, pueda proporcionar mayores entradas con el aumento de las tarifas; no es, por cierto, aventurado decir que el número de personas que viajan se haría cada día menor, especialmente los abonados con familia, los cuales en las circunstancias actuales en que los alquileres están en baja, tratarían de establecerse más hacia el *centro* de la capital.

Sin embargo, ante la necesidad, proponemos un aumento de 20 por ciento sobre los pasajes de primera clase, que daría, *excluyendo los « abonos »* :

Pasajeros de 1ª	Ferrocarril Sud	Ferrocarril C. Argentino	Ferrocarril Oeste
	\$ o/s	\$ o/s	\$ o/s
<i>Productos :</i>			
Ida . . . . .	2.896.056	1.820.747	1.233.195
Ida y vuelta . . . . .	1.465.972	1.674.069	323.464
Camas . . . . .	479.533	325.841	—
	4.641.561	3.829.657	1.556.659
Aumento 20 por ciento ..	928.000	765.900	311.300

Los conceptos de « exceso de equipajes y encomiendas » se recargan en un 10 por ciento, a saber :

	Ferrocarril Sud \$ o/s	Ferrocarril C. Argentino \$ o/s	Ferrocarril Oeste \$ o/s
Producido en 1916-17 ...	2.347.800	1.149.000	819.000
Aumento 10 por ciento ...	234.800	115.000	82.000

En el renglón *hacienda*, es de observar cómo los correspondientes precios de venta en los últimos cinco años no arrojan mayores aumentos, conforme se deduce de las publicaciones de la Dirección de economía rural y estadística agrícola, en pesos moneda nacional, a saber :

	1913	1914	1915	1916	1917 (hasta agosto)
Vacunos (término medio)	115,80	109,80	116,90	117,90	121,40
Lanares (término medio)	11,40	11,60	12,00	13,00	20,50

Ello, sin embargo, ante el apremio de las circunstancias, permitiría el *adicional* que sigue, el cual se aplicaría excluyendo el tráfico *recibido* de otras empresas, a fin de gravar el artículo tan sólo una vez :

Hacienda vacuna y caballar 0,60 pesos oro sellado por cabeza. Hacienda ovina y porcina 0,20 pesos oro por cabeza.

Este adicional no produciría seguramente alzas tales en los precios, que pudiesen dificultar mayormente los negocios, mientras a los ferrocarriles les permitiría obtener un refuerzo de productos que, en el caso de las tres empresas que hemos venido considerando, daría :

Hacienda	Total transportado	Menos recibido de otras líneas	Neto sujeto a adicional	Adicional	
				\$ o/s	\$ o/s
<i>Ferrocarril Sud</i>					
Vacuna..	2.058.342	983.538	1.074.804	0.60	644.880
Caballar..	56.823	12.705	44.118	0.60	26.470
Ovina...	3.500.698	951.886	2.549.312	0.20	509.860
Porcina..	194.668	84.542	110.126	0.20	22.030
					1.203.240
<i>Ferrocarril C. Argentino</i>					
Vacuna..	1.392.637	433.544	959.089	0.60	575.450
Caballar..	25.549	4.291	21.258	0.60	12.760
Ovina...	730.743	492.966	237.777	0.20	47.560
Porcina..	76.326	1.591	74.735	0.20	14.950
					650.720

Hacienda	Total transportado	Menos recibido de otras líneas	Neto sujeto a adicional	Adicional	
				\$ o/s	\$ o/s
<i>Ferrocarril Oeste (30)</i>					
Vacuna..	2.725.933	1.649.289	1.076.644	0.60	945.990
Caballar.	26.053	7.311	18.742	0.60	10.050
Ovina ...	4.879.159	4.156.266	722.893	0.20	145.580
Porcina..	395.713	200.093	195.620	0.20	39.130
					840.750

## CEREALES

Establecemos las cuotas de aumento y los respectivos *adicionales* del modo que sigue, considerando (que es lo que conviene), que los recargos proyectados resulten equitativos si se relacionan con las alzas que han experimentado últimamente los precios de los cereales :

		Oro sellado			
		Trigo	Lino	Avena	Maíz
Precio de 1912-13	.... ton.	36,50	49,10	23,00	23,40
Precio en 1916-17	.... »	61,30	99,80	37,50	42,10
Aumento tanto por ciento		68	106	63	80
Tar. med. act. a 200 km.	»	2,53	2,91	2,53	2,06
Tarifa con 22 % aumento	»	3,09	3,55	3,09	2,52
Tarifa que correspondería con relación al aumento del valor de los cereales	»	4,24	5,82	4,10	3,70
Adicional por tonelada		1,40	1,60	1,00	1,00
Tarifa act. inc. adicional	»	3,93	4,51	3,53	3,06

*Transporte calculado :*

Ferrocarril Sud	..... »	1.495.000	43.000	769.000	119.000
Ferrocarril C. Argentino.	»	1.055.000	344.000	—	1.421.000
Ferrocarril Oeste	..... »	838.000	25.000	197.000	195.000

*Producido del adicional :*

Ferrocarril Sud	..... \$%	2.093.000	68.800	769.000	119.000
Ferrocarril C. Argentino.	»	1.477.000	550.400	—	1.421.000
Ferrocarril Oeste	..... »	1.173.200	40.000	197.000	195.000

Como se ve, según el sistema de *adicionales* elegido, los precios se cargarían invariablemente de una cuota terminal fija para cual-

(30) A fin de que el adicional pueda ser aplicado sólo una vez, en este ferrocarril se ha deducido también lo despachado por Tablada y Mataderos.

quier distancia; mientras que con el aumento de 22 por ciento uniforme sobre las tarifas, los precios variarían en una forma proporcional que puede verse, comparada con aquélla, por el siguiente ejemplo :

Transporte de trigo en el F. C. Sud	Tarifa actual con 22 %.	Según el sistema de adicionales			Diferencias entre la tarifa actual y	
		Tarifa actual	Adicional	Tarifa total	Tarifa con 22 %. \$ o/s	Tarifa con adicional \$ o/s
A 100 kilómetros	2.30	1.88	1.40	3.28	0.42	1.40
A 200 kilómetros	3.06	2.51	1.40	3.91	0.55	Igual para
A 300 kilómetros	3.83	3.14	1.40	4.54	0.69	cualquier dis-
A 500 kilómetros	4.85	3.97	1.40	5.37	0.88	tancia

Si se tiene en cuenta que cuando se anunció que las tarifas se aumentarían con el 22 por ciento, el colono ya tenía que haber convenido la forma de arrendamiento de la tierra y otros gastos, teniendo muy presente el flete que regía entonces, será fácil deducir cómo no es justo que ahora deba el productor que se halla a mayor distancia, pagar un recargo de flete que lo colocaría en una situación desventajosa con respecto a aquel que se encuentra más cerca de los mercados y de los puertos. Nuestro sistema resuelve equitativamente el problema, haciendo pagar el recargo en igual proporción a todos los cargadores.

#### OTROS PRODUCTOS AGRICOLAS

Consideramos tan sólo el *pasto* y las *papas*, por ser ellos los conceptos que aportarían aumentos apreciables :

	Pasto	Papas
Precio en 1912-13 .....	9,60	31,00
Precio en 1916-17 .....	19,50	37,00
Aumento tanto por ciento .....	103	129
Tarifa media actual a 200 kms. ..	2,66	2,51
Tarifa con 22 por ciento aumento	3,25	3,01
Tarifa que correspondería con relación al aumento del valor de estos productos .....	4,78	5,75
Adicional por tonelada .....	1,00	1,40
Tarifa actual con adicional .....	3,66	3,91

<i>Transporte calculado :</i>		Pasto	Papas
Ferrocarril Sud .....	ton.	95.469	242.416
Ferrocarril Central Argentino .....	»	195.347	100.000 (31)
Ferrocarril Oeste .....	»	151.958	—
<i>Producido del adicional :</i>			
Ferrocarril Sud .....	\$/%	95.000	340.800
Ferrocarril Central Argentino .....	»	195.000	140.000
Ferrocarril Oeste .....	»	152.000	—

## PRODUCTOS GANADEROS

		Lana	Cueros vacunos	Cueros lanares
Precio en 1912-13 .....	ton.	377,00	516,00	298,00
Precio en 1916-17 .....	»	503,00	708,00	529,00
Aumento tanto por ciento ..		60	37	60
Tarifa media actual a 200 kms. ..	»	7,27	10,26	8,43
Tarifa con 22 % de aumento .	»	8,87	12,51	10,28
Tarifa que correspondería con relación al aum. de los art. ..	»	9,70	14,08	14,97
Adicional por tonelada .....	»	2,00	3,00	2,00
Tarifa actual con adicional .	»	9,27	13,26	10,43

*Transporte calculado :*

Ferrocarril Sud .....	ton.	91.027	13.182	13.845
Ferrocarril Central Argentino. ..	»	6.088		30.047
Ferrocarril Oeste .....	»	14.377	6.299	2.882

*Producido del adicional :*

Ferrocarril Sud .....	\$/%	182.000	39.600	27.700
Ferrocarril C. Argentino .....	»	12.200	45.000	30.000
Ferrocarril Oeste .....	»	28.800	18.900	5.800

Los aumentos que preceden darían el siguiente incremento de entradas sobre 1915-16, en pesos oro sellado :

	Ferrocarril Sud	Ferrocarril C. Argentino	Ferrocarril Oeste
Pasajeros de primera clase .	928.000	795.900	311.300
Exc. equipajes y encomiendas	234.000	115.000	82.000
Haciendas .....	1.203.200	650.700	840.700
<i>Cereales :</i>			
Trigo .....	2.093.000	1.477.000	1.173.200
Lino .....	68.800	550.400	40.000
Avena .....	769.000	—	197.000
Maíz .....	119.000	1.421.000	195.000
Pasto .....	95.000	195.000	152.000
Papas .....	340.800	140.000	—
Lana .....	182.000	12.200	28.800
Cueros vacunos .....	39.600	45.000	18.900
Cueros lanares .....	27.700	30.000	5.800
Total .....	5.100.100	5.422.200	3.044.700

(31) Aproximado.

Los aumentos de productos que en razón del 20 por ciento de las entradas de los ferrocarriles, se deberían tener, son respectivamente, en pesos oro sellado :

Productos (véase pág. 36) ..	30.508.778	28.119.063	13.549.900
20 por ciento .....	6.102.000	5.620.000	2.710.000

Las diferencias entre los montos del 20 por ciento y las sumas que en realidad se obtendrían, no son tales que nos puedan obligar a entretenernos sobre ellas; el tráfico, con toda seguridad, se encargaría de cubrirlas.

Concretando y resumiendo lo precedentemente expuesto, he aquí los aumentos proyectados :

Pasajeros de primera clase (excluyendo « abonos » : 20 por ciento sobre las tarifas actuales. Exceso de equipajes y encomiendas : 10 por ciento sobre las mismas tarifas.

Hacienda : un adicional por cabeza, de : vacunos y equinos, 0,60 pesos oro sellado; ovinos y porcinos, 0,20 de igual moneda.

Cereales y otros productos : adicionales que, junto con las tarifas comparan con los precios de los productos como sigue :

Toneladas	Adicional por tonelada	A 200 kilómetros			Precios de los productos en	
		Tarifa actual	Tarifa actual con 22 %	Tarifa actual con adicional	1912-13 \$ o/s	1916-17 \$ o/s
Trigo.....	1.40	2.53	3.09	3.93	36.30	61.30
Lino.....	1.60	2.91	3.55	4.51	49.10	99.80
Avena.....	1.00	2.53	3.09	3.53	23.00	37.50
Maíz.....	1.00	2.06	2.52	3.06	23.40	42.10
Pasto.....	1.00	2.66	3.25	3.66	9.60	19.50
Papas.....	1.40	2.51	3.01	3.91	31.00	71.00
Lana.....	2.00	7.27	8.87	9.27	377.00	503.00
Cueros vacunos..	3.00	10.26	12.51	13.26	516.00	702.00
Cueros lanares..	2.00	8.43	10.28	10.42	298.00	529.00

Todos los demás conceptos del tráfico quedan excluidos del aumento.

Se nos podría observar que para los aumentos hemos especialmente elegido los productos de la agricultura y de la ganadería. Nuestra contestación está consignada en lo que hemos venido diciendo en las páginas que preceden; sin embargo, una sola ojeada dada al cuadro anterior, permite hacer tales reflexiones y sin necesidad de mayores detalles, nuestro proceder queda plenamente jus-



tificado. Nosotros, como conclusión sobre el punto, nos permitimos pedir se comparen los precios actuales de los productos con los aumentos propuestos. ¿Qué desequilibrio puede acarrear, por ejemplo, el que se haga pagar 1,40 peso oro sobre una tonelada de trigo, que antes valía 35,50 pesos oro y ahora se cotiza a 61,30 pesos oro? Y es bueno recordar que en ese cereal el beneficio del productor oscilará alrededor de 5,50 pesos moneda nacional por cada quintal, mientras el ferrocarril percibe con las actuales tarifas, apenas 0,50 peso (véase página 53).

## V. — CONCLUSION

Habríamos concluído con nuestra exposición. Caben, sin embargo algunas observaciones más, que podrían concretarse en lo siguiente :

Como se ha demostrado, es indiscutible que es justo y equitativo acordar a las empresas un aumento en las tarifas, a fin de que una vez cubiertos los gastos de explotación, puedan satisfacer sus compromisos y asignar a los capitales que tienen invertidos, un dividendo que sea razonable : a cuánto dicho aumento debería ascender, queda también demostrado en las páginas que preceden.

Hemos proyectado distribuir ese mismo aumento, tan sólo entre diversos conceptos del tráfico, pero ello no excluye que, si así se quisiera, pueda la distribución hacerse sobre todos los renglones, proporcionalmente o, teniendo primeramente en cuenta los *gastos directos* del transporte, en relación al valor de los productos y objetos materia del mismo transporte. Sin embargo, como será muy difícil fijar dicho gasto para cada clase de tráfico y sí sólo el *gasto medio* de todos los transportes (32), factor que apenas en parte nos habría de servir para determinar las cuotas de aumento sobre las diversas tarifas, los recargos tendrían fatalmente que basarse sobre el solo *valor*. Y como la elevación de los precios en las actuales circunstancias, es la consecuencia de causas que, por muy poderosas que resulten, no obedecen a los factores que juegan en la determinación del mismo valor en los tiempos normales, de hacer extensible

(32) « El criterio informativo de la fijación de las tarifas se condensa en la fórmula *hacer pagar al tráfico todo lo que el mismo pueda soportar*, según el *costo particular de cada especie* o según el *costo medio* de un determinado grupo, sino en modo que se aplique a cada pasajero y a cada mercadería un precio que responda lo más aproximadamente posible a su capacidad, fórmula que expresa cómo la *clasificación* de los transportes no se establece de tasación. » (C. Cassola, *La formazione dei prezzi*.)

los aumentos a todos los conceptos, no nos restaría más que acordarlos uniformemente en un tanto proporcional sobre todos ellos.

Nuestro estudio, que en un principio debía referirse a seis ferrocarriles, ha venido en el curso de nuestra nota circunscribiéndose únicamente a tres que, sin embargo, son los principales de nuestras líneas. Esta circunstancia y el hecho que un estudio completo del asunto tendría forzosamente que incluir a todas las empresas, podría muy bien obligar a que se introdujeran modificaciones en nuestras conclusiones e indicar la conveniencia de adoptar otros coeficientes de distribución de los aumentos y de ampliar la lista de los conceptos sujetos a los mismos.

Nosotros debemos decir que con nuestro estudio no hemos perseguido más objeto que el de contribuir en algo al examen y a la solución del problema que en el momento absorbe la atención de la superioridad.

Por otra parte, sea cual fuera la solución a que se llegue, es indudable que la misma deberá basarse en los resultados de las cifras, las cuales hablan a veces un lenguaje que no satisface las exigencias y aspiraciones del público en general y de los que tienen intereses directos en estos negocios.

« En estas cuestiones son las cifras, frías pero honestas, que deben hablar por nosotros » (33). Gasca ya decía : « las declamaciones no tienen la lógica de las cifras » (34).

Por esto pensamos que ante la necesidad señalada de los aumentos, no tienen valor alguno las muchas protestas que han presentado diversas instituciones y gremios. Hemos hecho mérito más arriba de algunas observaciones que creemos atinadas y justas, pero, en general, no podemos a menos de insinuar que todas esas protestas y muchas de las que se hicieron por la prensa, no aportan en la emergencia ningún argumento o razón que pueda seriamente tenerse en alguna consideración. Excluimos del número de ellas particularmente la nota presentada por el Centro de consignatarios de productos del país, que merece ser examinada, no precisamente con respecto al aumento de las tarifas, sino por motivos que tienen íntima relación con estas últimas; esta nota será estudiada aparte. Para todas las demás, que a todo trance no quieren ver en estas cuestiones sino la imposición, el abuso, el desorden, cabe perfectamente aplicar la observación de Fonteyraud que, al referirse a ciertos « astrónomos », de-

(33) F. Coletti, *Il rincaro dei viveri*.

(34) C. Gasca, *Le tariffe ferroviarie*.

cía : « Para el que no ha estudiado nunca el curso de los astros, en la bóveda celeste no reina más que la anarquía. »

« El público tiene interés en obtener las tarifas más reducidas; el ferrocarril tiene interés en provocar con las tarifas el mayor aumento posible del tráfico. El público y el ferrocarril deben, por lo tanto, cooperar mutuamente para alcanzar esos fines; pero, para que las empresas puedan reducir las tarifas al mínimo deseable, es necesario que aquél mitigue sus pretensiones... esto es, conviene que el contrato de transporte sea convenido en condiciones razonables, tanto para el cargador como para el ferrocarril y se aplique así aquella áurea norma del derecho según la cual, deben considerarse incorporadas a los contratos, las cláusulas de uso común, aun cuando no estén expresas, y es cláusula de uso común y sobre todo de buen sentido, que si bien aquel que asume una obligación debe cumplirla con toda diligencia y buena fe, no podrá hacerlo sino según las circunstancias y nunca excediendo de la posibilidad humana ordinaria » (35).

Los resultados a que hemos llegado son independientes de los aumentos de gastos que puedan tener las empresas por efecto de los aumentos en los *salarios* y *sueldos* del personal que les corresponderán en razón de los arreglos celebrados a raíz de la última huelga, siendo esta una cuestión que debería examinarse aparte.

Y ya que se nos presenta la ocasión y sin que con ello se pretenda desconocer las justas pretensiones que pueda tener el personal ferroviario, nos permitimos poner término a nuestras observaciones reproduciendo un último párrafo de la obra de Gasca, que acabamos de citar : « Es necesario que la grande y benemérita familia de los ferroviarios se convenza que las reivindicaciones justas, sólo pueden conseguirse poco a poco, sin matar la gallina que pone dos huevos al día, para forzarla a poner tres; en todas las industrias hay un límite de gastos que no puede sobrepasarse sin que sobrevenga el marasmo y la muerte y es necesario asegurar antes los recursos que ha menester, para obtener, sin mayores inconvenientes, nuevas mejoras. »

Se hace notar que al examinarse más particularmente el asunto del aumento de las tarifas, deberá estudiarse en modo especial el caso del ferrocarril Pacífico, teniendo en cuenta el proyecto últimamente presentado según el cual se unifican los diversos sistemas de tarifas que en la actualidad rigen en las líneas que componen dicha empresa.

CELESTINO E. CORTI.

(35) C. Gasca, *Le tariffe ferroviarie*.