

24

# Revista

de

# Ciencias Económicas

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

---

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

DIRECTORES

**Victor M. Molina**

Por la Facultad

**Juan Girelli**

Por el Centro de Estudiantes

**Emilio Bernat**

Por el Centro de Estudiantes

SECRETARIO DE REDACCIÓN

**Carlos E. Daverio**

REDACTORES

**Enrique Loudet**

**José H. Porto**

Por la Facultad

**Andrés D. J. Devoto**

Por el Centro de Estudiantes

**Alberto Bonfanti**

Por el Centro de Estudiantes

---

**Año XX**

**Mayo, 1932**

**Serie II, N° 130**

---

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

**CALLE CHARCAS 1835**

BUENOS AIRES

de Audax

## El transporte colectivo de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires

---

El problema que desde hace algún tiempo, preocupa a la Municipalidad de la Capital, referente al transporte colectivo de pasajeros, presenta dos aspectos vinculados entre sí: la necesidad de solucionar las dificultades del tráfico, dentro de determinadas zonas y la situación económica de las empresas de transporte.

El progreso fatalmente se traduce en el reemplazo de los medios de transporte anticuados por otros más modernos, que permiten realizar un servicio de mayor eficacia, dentro de mejores condiciones económicas. Por este motivo, las empresas deben destinar una parte de sus utilidades a la amortización de los elementos de explotación que utilicen, con el propósito de evitar las pérdidas que significaría su desvalorización repentina, a consecuencia del empleo de métodos y procedimientos más perfeccionados. La rapidez de concepción del cerebro humano es tan asombrosa, que la duración de los capitales fijos disminuye cada vez más, por su reducido período de productividad.

Es necesario tener en cuenta que no es posible detener el progreso, en defensa de intereses privados que no pudieron o no quisieron ser previsores; el interés público ha de primar sobre el privado. Si no fuera así, aún tendríamos el servicio de tracción a sangre en lugar de los tranvías eléctricos.

El servicio tranviario que en una época constituyó un factor decisivo de progreso de la Ciudad de Buenos Aires,

en la actualidad representa un obstáculo poderoso para su desenvolvimiento. Su existencia es contradictoria con el desarrollo de esta gran urbe que aspira a ser la primera de Sud América. Entorpece el tráfico como ha quedado demostrado con la reciente huelga tranviaria, durante la cual, la circulación de vehículos se realizó con toda rapidez y facilidad.

El tranvía debe desaparecer de las zonas céntricas de la Ciudad y limitarse al radio suburbano. Es así como aún subsiste en las grandes ciudades. Se impone su reemplazo por una extensa red de subterráneos y por un servicio de ómnibus ligeros, organizado en forma metódica, no solamente en su aspecto del tráfico sino también desde el punto de vista económico.

Los subterráneos habrán de unir, por lo menos, los grandes centros de movimiento de pasajeros. Por ejemplo: Retiro y Constitución, pasando por Plaza de Mayo; prolongación del actual que termina en Primera Junta, hasta la calle San Pedrito; Plaza de Maya hasta Belgrano pasando por Plaza Lavalle (Tribunales) Plaza Rodríguez Peña (Obras Sanitarias y Consejo Nacional de Educación), Recoleta, Estación Palermo F. C. P., Hipódromo y terminar en la calle Cabildo y Nahuel Huapí, punto de vinculación con Villa Devoto, Núñez, etc.

Los demás servicios de transporte de pasajeros estarían asegurados por medio de líneas de ómnibus livianos. En los pueblos suburbanos (Flores, Vélez Sársfield, Paternal, Belgrano, Villa Devoto, etc.) se mantendrían los tranvías eléctricos, sin que ellos pudieran cruzar la zona céntrica, ni aún so pretexto de unir varios núcleos de poblaciones.

Se admitirían además los ómnibus, siempre que no afectara la zona de afluencia de las líneas de tranvías eléctricos.

Es indudable que el éxito de cualquier organización que se proyecte, descansará siempre sobre la base de tarifas remuneradoras del capital invertido, fijadas con un criterio económico y no de política electoral. Los capitales a invertirse representan cantidades cuantiosas no solo para la construcción de las nuevas obras, sino también para realizar su explotación.

Si el capitalista no tiene la seguridad de obtener una retribución eficiente, orientará sus esfuerzos hacia otras actividades.

El estudio sereno de la capacidad económica de las actuales empresas y del rendimiento que obtienen, determinaría como consecuencia, la necesidad inmediata de aumentar las tarifas vigentes. Son completamente insuficientes para atender los gastos de una explotación normal, acordar retribuciones equitativas al personal, cumplir con las contribuciones impuestas por las Ordenanzas de concesiones, amortizar su capital invertido y asegurar a los accionistas y debenturistas, una retribución compensadora de sus respectivos capitales. El aumento de las actuales tarifas se impone, como ya se ha demostrado en repetidas ocasiones. Quizás no sea necesario llegar a un 50 % de recargo bastaría un 20 % o un 30 %. La dificultad de la moneda subdivisionaria es fácilmente remediable. Nada impide que se acuñe monedas de níquel de doce a trece centavos. Al contrario, será beneficioso para las demás actividades e impedirá con frecuencia aumentos de precios hechos en proporciones mayores a consecuencia de la falta de numerario. La subdivisión de la moneda de vellón, contribuye a disminuir el costo de los artículos.

Los factores que han de intervenir en la determinación de las tarifas son las siguientes:

- a) Monto del capital invertido en la realización de las obras, hasta dejarlas en condiciones de ser explotadas. Comprende: los materiales y la mano de obra necesaria para instalar las vías, construir los talleres y las estaciones, perforar los tuneles, etc.; el material rodante, los intereses intercalarios o sea los correspondientes al capital que se invierte en la construcción y que no percibe retribución hasta tanto no se inaugure la obra, etc.  
Se han de rechazar: las diferencias de cambio, los quebrantos en la emisión de acciones o de debentures, los gastos de organización y todas aquellas inversiones que no pertenecieran realmente a la obra construida.
- b) Tipo de interés a que tiene derecho todo capital, de acuerdo con las modalidades del mercado financiero.
- c) Gastos de explotación, clasificados en sus dos aspectos de directos e indirectos, es decir, según varían o nó, concomitantemente con la intensidad del trá-

fico. Dentro de ellos se comprende la conservación, renovación y amortización del material.

- d) La intensidad del tráfico se determina de acuerdo con la experiencia y las estadísticas referentes al probable movimiento de pasajeros.

Al monto de los gastos de explotación se le aumenta el interés del capital invertido y esto constituye la suma que la empresa ha de obtener de los pasajeros transportados. La tarifa resulta de dividir la primera cantidad por la segunda.

La experiencia de varios años determinará la exactitud de la tarifa establecida. Será necesario rectificarla o ratificarla de acuerdo con las cifras obtenidas, severamente revisadas o controladas por funcionarios municipales. Es necesario dejar bien establecido que dentro de los gastos de explotación no habrá de admitirse ninguna erogación ajena al verdadero concepto de la misma, como podría ser: diferencias de cambio en la remesa de dividendos al exterior, gravámenes impuestos en los países de origen de los capitales, participaciones en otras empresas, etc. Es decir, la cuenta de explotación es completamente distinta de la de Ganancias y Pérdidas, así como también la de Capital Invertido, nada tiene que ver con los Capitales Suscritos y Debentures. La primera expresa un concepto económico; las últimas un concepto financiero. El rédito del primero fijado de una manera uniforme, se distribuiría de distinta forma entre los accionistas y debenturistas.

Si las autoridades municipales contemplan con este criterio, el problema enunciado podrá obtenerse su solución dentro de un breve término con evidentes ventajas para la economía del país. La iniciación de las obras de los subterráneos, significaría suprimir casi totalmente la desocupación y aumentar el volumen de las operaciones comerciales por el consumo mayor que haría forzosamente el personal de las obras, sin perjuicio de la adquisición hecha por las mismas empresas de los materiales necesarios para las construcciones. Y además, significaría incorporar cuantiosos capitales procedentes del extranjero que mejorarían la situación de nuestro mercado monetario. ¿Es posible que los ediles de

la Ciudad de Buenos Aires olviden estos interesantes aspectos del problema planteado, preocupados solamente de su aspecto electoral?

Es de confiar, que el patriotismo se imponga sobre los intereses personales y contribuya a mejorar una mala situación económica producida más, por la falta de orientación de la clase gobernante, que por la destrucción o improductividad de las fuerzas vivas del país.