

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

Víctor M. Molina
Por la Facultad

Juan Girelli
Por el Centro de Estudiantes

Emilio Bernat
Por el Colegio de Graduados

SECRETARIO DE REDACCION

Carlos E. Daverio

REDACTORES

Enrique Loudet
José H. Porto
Por la Facultad

Francisco M. Alvarez
Amadeo P. Barousse
Por el Colegio de Graduados

Andrés D. J. Devoto
Alfredo Bonfanti
Por el Centro de Estudiantes

AÑO XX

NOVIEMBRE DE 1932

SERIE II, N° 136

DIRECCION Y ADMINISTRACION
CALLE CHARCAS 1835
BUENOS AIRES

de Esteban Balay

Un importante factor del progreso norteño

La zona norte de la República Argentina, generalmente determinada por las provincias de Jujuy, Salta, Tucumán y parte norte de Santiago del Estero, además de los territorios nacionales de Formosa, Chaco y Los Andes, tiene como vehículo principal de intercambio económico, las líneas férreas tendidas por el Estado desde el siglo pasado. La función civilizadora que han ejercido y vienen ejerciendo vada vez con mayor amplitud los Ferrocarriles del Estado en toda la extensión de sus líneas, especialmente en las del norte, no ha sido justicieramente valorada por la opinión pública, por carecer ésta, de una orientación económico-social despojada de los eternos intereses creados, verdaderos introductores del confucionismo en los fines, en los hechos y hasta en las doctrinas o principios convenientes a la emancipación económica del país.

La desorientación existente en cuanto a los fines de fomento económico que tiende a cumplir toda iniciativa industrial del Estado, se origina, generalmente en nuestro país, en la puja de intereses de apariencia política pero con honda raigambre económica. Una campaña electoral inspirada en la defensa de intereses locales puede malograr una acción de provechosos resultados para la colectividad, para la economía general del país. El desplazamiento del interés privado en bien del interés colectivo, provoca en cualquiera latitud, la reacción defensiva del que se siente afectado, aunque ese acto se encuadre en los postulados de la libre concurrencia, característica del régimen económico actual.

Las empresas privadas, ejercitando el postulado hedónico se inclinan hacia el monopolismo igualmente privado, pero rechazan la concurrencia del Estado. Es natural que al creer

lesionados sus derechos individuales, los empresarios se sientan impulsados a la generalización, produciendo el confusio- nismo no sólo en cuanto a los fines colectivos inmediatos, sino también en la doctrina sobre la materia, pues en ésta se re- flejan las aspiraciones sociales. De aquí que se sustente por un lado, el principio de la explotación económica exclusiva- mente por el capital privado y por otro, que ella sea cumplida, por lo menos respecto a las grandes empresas, por el Estado.

En materia ferroviaria en nuestro país coexisten ambos principios o doctrinas y ambos hechos; pero no es el fin del presente estudio, entrar a discutirlos, sino a exponer un as- pecto de la acción del Estado por medio de sus ferrocarriles, en el norte argentino, considerando aquellos factores de mayor importancia.

Un índice importante que revela el desenvolvimiento económico de dicha zona es el referente al tráfico de cargas realizado en 1930 cuyas cifras relativas son las siguientes:

La Quiaca - San Antonio de los Cobres - Alemania	
hasta Tucumán	9.73 %
Km. 1432 - Embarcación hasta Perico	11.48 „
Formosa hasta Las Lomitas	3.97 „
Resistencia - Avia Terai y ramales hasta Añatuya	19.63 „
Rosario de la Frontera - Tucumán y ramales has- ta Añatuya	21.60 „
	<hr/>
Total de la zona norte	<u>66.41 %</u>

Completan el volumen de cargas alcanzado por los Fe- rrocarriles del Estado en sus líneas del Central Norte Ar- gentino correspondientes a la zona mediterránea, las siguien- tes cifras:

Andalgalá y ramales hasta Serrezuela	0.98 %
San Juan hasta Cruz del Eje	6.20 „
Cruz del Eje hasta Alta Córdoba	4.92 „
Cruz del Eje hasta Laguna Paiva	13.39 „
Añatuya y ramales hasta Santa Fe	8.10 „
	<hr/>
	<u>33.59 %</u>

Es evidente la superioridad de la zona norte sobre la

mediterránea, en cuanto se refiere al porcentual de cargas efectuadas en el año 1930. Y ello es tanto más significativo cuando se tenga en cuenta que los medios de acción comercial, que movilizan el intercambio de productos entre diversas zonas, son muy precarios, en primer término por la distancia que la separa de los lugares de concentración económica y la difícil y desventajosa competencia que el gasto de transporte origina a sus productos; y en segundo término, la ausencia de organismos cooperativos centralizadores de ofertas y demandas, además de otros factores no menos importantes.

Ahora bien: si analizamos comparativamente el tráfico de cargas *despachadas* y *recibidas* habidas durante los años 1930 y 1931, llegamos a la ratificación de las cifras relativas indicadas más arriba, expresando al efecto las cifras de dicho tráfico en toneladas. Conviene agregar que la red total del Ferrocarril Central Norte Argentino, tiene 486 estaciones, de las cuales 32 superaron en 1931 a veinte mil toneladas de carga despachada; y es interesante comprobar que de estas últimas, 19 correspondieron a la zona norte. En cuanto al tonelaje de carga recibida, 14 estaciones de esta zona superaron el tonelaje citado precedentemente.

Estaciones	Carg. despachadas		Cargas recibidas	
	1930	1931	1930	1931
<i>Provincia de Jujuy:</i>				
San Pedro de Jujuy .	34.0	31.9	69.2	80.0
Calilegua	54.4	51.7	—	—
Ledesma	33.1	34.2	39.6	41.7
La Mendieta	—	—	29.3	33.9
Jujuy	—	—	28.4	29.5
La Quiaca	—	—	19.4	15.0
	121.5	117.8	185.9	200.1
<i>Provincia de Salta:</i>				
Tabacal	32.1	42.6	—	—
Salta	20.6	21.2	88.2	64.5
Sausalito	19.6	13.8	—	—
Orán	6.8	5.0	—	—
Embarcación	—	—	12.5	10.1
	79.1	82.6	100.7	74.6

Estaciones	Carg. despachadas		Cargas recibidas	
	1930	1931	1930	1931
<i>Provincia de Tucumán:</i>				
Palá Palá	65.4	65.7	45.1	9.6
El Bracho	52.5	55.3	—	—
Finca Elisa	58.4	50.4	—	—
San Andrés	50.3	47.4	44.9	49.0
G. Nougús	40.7	36.3	41.6	13.9
Muñecas	29.6	32.7	—	—
Esquina	30.6	31.9	—	—
Tucumán	36.0	31.2	85.8	75.7
7 de Abril	24.3	20.6	—	—
G. Garmendia	19.2	13.8	—	—
G. Piedrabuena	18.3	13.6	—	—
Pacará	—	—	170.3	172.1
Mate de Luna	—	—	47.0	49.6
Méndez	—	—	42.0	22.6
W. Posse	—	—	24.3	19.1
	425.3	398.9	501.0	411.6

Territorio del Chaco:

Charata	25.6	57.4	—	—
Pcia. R. Sáenz Peña ..	71.9	41.4	36.0	34.1
G. Pinedo	18.8	31.1	—	—
G. Capdevila	30.9	26.3	—	—
Lapachito	20.3	20.0	—	—
Quitilipí	26.7	19.9	—	—
Fortín Aguilar	12.9	10.1	—	—
Resistencia	18.4	10.0	72.3	69.7
Cacuí	—	—	20.2	39.3
Barranqueras	—	—	64.3	31.5
	225.5	216.2	192.8	174.6

En el cuadro precedente se ha tomado como índice demostrativo del importante tráfico comercial que se desarrolla en la zona norte de nuestro país, el tráfico de cargas efectuado en las líneas del Estado y referido a aquellas estaciones que superaron las cinco mil toneladas ya sean despachadas o recibidas.

Teniendo en cuenta que el volumen de cargas involucra el máximo de las actividades de una empresa ferroviaria, y que a su formación concurren principalmente un reducido número de productos, interesa conocer cuáles constituyen en el F. C. C. N. A. las *cargas predominantes*.

En 1930 y 1931 las cargas predominantes representaron el 41 y el 44 %, respectivamente, sobre el total de cargas efectuadas en las líneas del F. C. C. N. A. Los productos más importantes fueron:

Toneladas de:	1930	1931
Caña de azúcar	442.000	420.000
Carbón de leña	250.000	305.000
Leña	274.000	289.000
Trigo	73.000	199.000
Azúcar	188.000	168.000
Rollizos	199.000	158.000
Maíz	79.000	136.000
Hacienda en pie	118.000	112.000
Vino	83.000	78.000

Además de estas cargas llamadas predominantes, hay otras de consideración, tales como las constituídas por el tráfico de mercaderías generales, harinas, legumbres secas, piedra caliza y común, maderas varias, petróleo, minerales varios, pasto y alfalfa, postes, alambre, etc.

El 66.41 % del tráfico de cargas desarrollado por la zona norte, demuestra la vitalidad económica de esa rica región argentina, encerrada, por decirlo así, por las cumbres andinas y el litoral. Y ese tráfico sería mucho mayor en los años venideros, si la política económica argentina se orientara hacia la conquista racional de los mercados consumidores del Paraguay, Bolivia, Chile y hasta de los países bañados por el Pacífico, mediante la inteligente combinación de nuevas rutas férreas y camineras hacia el noroeste de nuestro territorio.

El engrandecimiento económico del norte, significará su engrandecimiento social, acelerará su evolución étnica contribuyendo a la formación del verdadero tipo racial argentino, y propenderá a consolidar la economía general.

La acción de los FF. CC. del Estado, en este sentido, es altamente progresista; su función social de fomento económi-

co, poco conocida y por ello combatida, coloca al Estado empresario en un plano de actividades positivas, beneficioso al país.

Nuestra economía general, esto es, el esfuerzo productivo nacional en manos del Estado, será mucho más profícuo para el presente y para el futuro, que si estuviera en manos del capital privado, en su casi totalidad extranjero y que se caracteriza por el éxodo de ingentes cantidades de riqueza acumulada o producida por el trabajo argentino.

Nuestra emancipación económica, perfeccionará nuestra democracia.