

# Revista de Ciencias Económicas

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

---

## DIRECTORES

Juan Bayetto  
Por la Facultad

Horacio B. Ferro  
Por el Centro de Estudiantes

Juan José Guaresti (h.)  
Por el Colegio de Graduados

## SECRETARIO DE REDACCION

Carlos E. Daverio

## REDACTORES

Andrés Devoto  
José Rodríguez Tarditi  
Por el Colegio de Graduados

Vito N. Petrera  
Silvio Pascale  
Por la Facultad

José D. Mestorino  
Por el Centro de Estudiantes

---

**AÑO XXII**

**ENERO DE 1934**

**SERIE II, N° 150**

---

DIRECCION Y ADMINISTRACION  
CALLE CHARCAS 1835  
BUENOS AIRES

de Leonardo Lowey

## Las vías navegables y los ferrocarriles

*“Le strade ferrate e la navigazione interna sono come gli elementi di una pila voltaica”.* — C. CATTANEO.

Designemos por A el centro de producción de una mercadería cualquiera y por B su centro de consumo; la utilización de un solo medio de transporte para el traslado desde A hacia B constituye la excepción; en efecto, si A y B están ligados por un ferrocarril y/o por una vía navegable, para la carga y descarga generalmente es necesario recurrir a otro medio de transporte: los caminos carreteros. Si los dos puntos están unidos por dos o más caminos sean estos carretero, ferrocarril, vía navegable o aérea, se adoptará para el transporte aquel que resulte más favorable, teniendo en cuenta fletes, duración del transporte, trabajo que ocasiona, peligros y riesgos, etc.; en resumen, se elige el camino más ventajoso.

Para transportar mil toneladas de carbón de Buenos Aires a Corrientes no se utilizará el ferrocarril sino la vía fluvial. Pero, por otra parte, durante el verano, el pescado de Mar del Plata es transportado a Buenos Aires por ferrocarril, pues aun cuando resulta la forma de transporte más cara, resulta también la más rápida y eficaz en este caso.

En este capítulo trataré del transporte por ferrocarril y por vías navegables desde el doble punto de vista de la competencia y de la colaboración. Los factores más importantes que diferencian la vía navegable y el ferrocarril son: 1º Las vías navegables tienen libertad de competencia, mientras que los ferrocarriles constituyen generalmente un monopolio; 2º La capacidad de los medios de transporte por agua es mucho más considerable que la de los ferrocarriles; 3º El

autre aspect: celui de la navigation intérieure soigneusement développée, vis-à-vis des chemins de fer exploités par l'Etat". Más adelante continúa Moschini: "Il semble que le Gouvernement prussien, qui dans le commencement s'était préoccupé de la concurrence fluviale, se soit enfin convaincu que son véritable intérêt n'était pas celui de la guerre contre les transports par eau, mais bien plus celui de *l'entente amicale avec eux*".

Deseo llamar especialmente la atención sobre estas últimas palabras, pues encierran una de las tesis siempre sostenidas por mí, y que trataré de fundar en este capítulo, cuyo lema es una condensación de la misma. Y el hacer incapié en esto, es porque en la República Argentina he encontrado muchas veces opiniones adversas basadas en las "teorías" de los Estados Unidos, reproducidas en el trabajo del ingeniero M. Whinery, el cual fué remitido al congreso arriba indicado, y donde se expresa la "convicción" de que jamás la navegación interior podrá recuperar su importancia frente a su terrible "adversario", el ferrocarril. Lacómicamente escribe Moschini acerca de este trabajo en su "raport général": "Il n'est pas la-bas question des lois *économiques*, mais uniquement question de *vitesse*"; "arriver le premier sur tel ou tel marché, tel est le but de chaque américain".

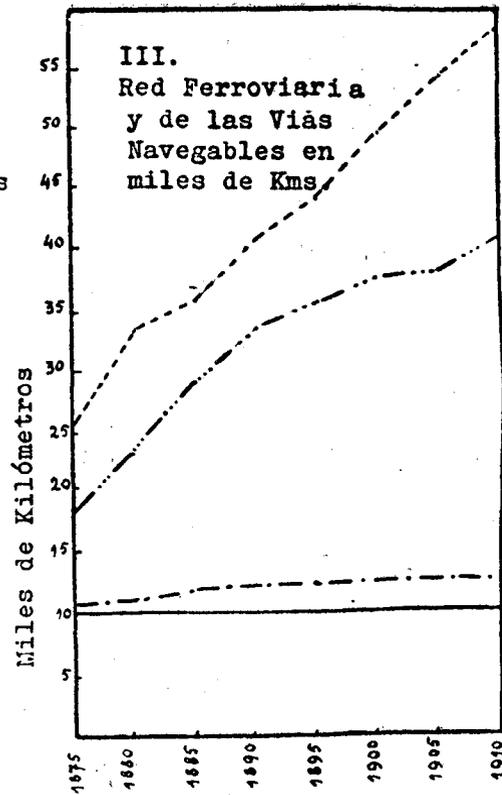
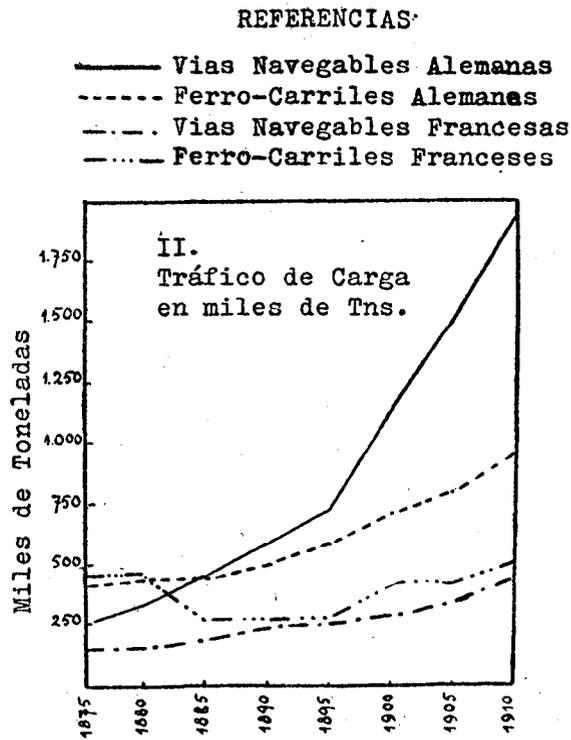
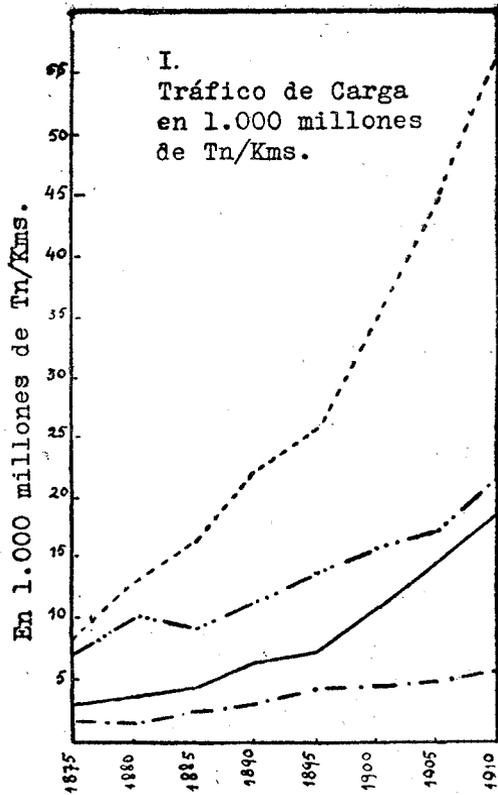
Ha sido una satisfacción para mí, contrario a esta idea errónea de los americanos, frecuentemente sostenida en la República Argentina, hallar la opinión del célebre ingeniero argentino, don Luis A. Huergo, quien en la página 10 de su trabajo "Canal de Navegación de Córdoba al Río Paraná" escribe: "La competencia de transporte entre ferrocarril y canales, es desconocida en Alemania; *ambos sistemas se complementan*".

\*

\* \*

En el caso en que la explotación de los ferrocarriles efectuada por el *Estado*, el gobierno tiene la dificultad de decidir sobre lo que conviene al público transportador por un lado, y por otro, las conveniencias del Estado en lo que se refiere a los ingresos. La dificultad se acentúa especialmente en tres casos:

- 1º Cuando se trata de considerar la construcción y mejoramiento de las vías navegables;



1875 a 33  $\frac{3}{4}$  % en 1910. Contrariamente al aumento inmenso de la red ferroviaria la longitud de las vías navegables aumentó sólo en grado mínimo, casi ínfimo: en Francia 5 % y en Alemania casi nada; por eso, el gran aumento del coeficiente de tráfico (término medio de toneladas transportadas sobre un kilómetro) que en 1880 todavía era inferior al término medio de los FF. CC., importó en 1910 casi el doble de los ferrocarriles. En Francia, en 1880, el tráfico medio por ferrocarriles era de un 145 % más que el promedio del transporte por agua y en 1910 sólo de un 19 %. Ambos países, con diferente política ferroviaria demuestran la eficacia del transporte por agua.

El máximo de transporte por agua, donde la competencia no influye está determinado por el flete del ferrocarril. Sin embargo, la formación del flete ferroviario es muy diferente al de la formación del flete por agua. Los fletes por agua se forman siempre que se trata de materias primas (carbón, minerales) o mercaderías de primera necesidad (cereales) en el mercado abierto y dependerán de la oferta y de la demanda, de modo que muchas veces se producen oscilaciones muy variables, mientras que los fletes ferroviarios se establecen de antemano, y en tiempos normales, quedan en vigor durante varios años.

Como los ferrocarriles en sus trayectos no tienen generalmente ninguna competencia con otros FF. CC. sino que por el contrario constituyen casi siempre un monopolio, es fácil establecer de antemano los fletes y agruparlos en tarifas. Además, para la tarificación de los fletes ferroviarios se tiene en cuenta el valor de la mercadería y se establecen tarifas tanto más altas cuanto mayor es su valor. Esto ocurre sólo en grado ínfimo con el transporte de mercancía en masa por vía navegable.

La tarifa que más se acerca a los fletes de transporte por agua en circunstancias normales (igual agua y corriente en el río sobre ciertas distancias; igual costo kilométrico en los canales; iguales gastos en los puertos; igual mercadería en masa) es la tarifa parabólica, es decir aquella que se rige por el principio que al aumentar la distancia disminuye el flete unitario (flete por tonelada y kilómetro); en la navegación misma se acentúa este principio más que en el transporte por ferrocarril, pues el costo unitario disminuye, en circunstancias normales, en mayor grado en la navegación que en los ferrocarriles.

cuyo seguro por vía fluvial en relación al flete es altísimo, se efectúa casi exclusivamente por FF. CC.

En Norte América y Europa hay que tener en cuenta la *estación de invierno*, durante la cual el hielo en muchos casos imposibilita la navegación durante algunas semanas y, aun meses. Este gran inconveniente no existe en la República Argentina, por cuyo motivo me abstengo de entrar en detalles sobre este particular. Solamente me permito la pregunta: ¿No es la República Argentina en cuanto a sus vías navegables el país más favorecido del mundo? Indudablemente que sí. ¿Por qué entonces se hace tan poco honor a la naturaleza en agradecimiento de sus dones y no se aprovechan más estas riquezas? Para mí la razón es que en la República Argentina el dinero se gana todavía con demasiada facilidad como para que se tenga que trabajar en forma más económica: son varias las líneas ferroviarias que corren a lo largo del río Paraná, construídas no tanto para el tráfico de pasajeros, sino para el transporte de mercaderías, tráfico que en la mayoría de los casos debería hacerse por el Paraná. Entre Santa Fe y Rosario no hay ningún puerto de importancia con excepción de Diamante; y salvo San Nicolás y Villa Constitución tampoco hay puertos de importancia entre Rosario y Buenos Aires, pero sí existen entre Santa Fe - Rosario y Bs. Aires una infinidad de estaciones ferroviarias a poca distancia del río Paraná, sin que tengan acceso a dicho río, con excepción del F. C. C. A. que se une por Villa Constitución al Paraná y donde actualmente están construyéndose grandes instalaciones para el embarque de cereales y lino desde el ferrocarril a los buques de ultramar. En mi opinión valdría la pena estudiar de una vez a fondo la posibilidad del trasbordo en chatas adecuadas, cuyo tipo todavía habría que determinar para este país, las que tendrían por destino a Buenos Aires, donde por intermedio de elevadores *flotantes* se trasbordaría hasta a los buques colosos de ultramar que podrían completar su carga dentro de las 24 horas. Inútil mencionar que este trasbordo se efectuaría a granel y no en sacos, lo que significaría otro abaratamiento para los artículos principales de exportación del país, a saber los cereales y el lino. Creo que el tipo más adecuado de chatas serían barcos con una capacidad de 1000 toneladas, 65/70 metros de largo, 8,25 metros de ancho y 2,25 metros de profundidad que podrían fácilmente pasar por los brazos principales e interiores del Delta del Paraná, y sobre todo por el "canal de costa" y el "Urión". Una vez

gación interior. En Inglaterra las fuertes compañías de ferrocarriles han ido todavía más lejos y han comprado los canales, que se encontraban en poder de particulares, después de haber hecho una competencia insoportable a la navegación, de modo que estas compañías particulares, dueñas de los canales, se vieron privadas de sus beneficios y ni siquiera pudieron cubrir sus gastos. Una vez en poder de los canales las compañías ferroviarias elevaron los fletes de navegación de tal modo que el público tenía que decidirse por los FF. CC. A mi modo de ver, esta lucha es anti-económica, pues al fin y al cabo el público es el que tiene que pagar estos caprichos ferrocarrileros. Afortunadamente, los legisladores argentinos lo han contemplado en la Ley de Cabotaje, por la cual el Estado se reserva el derecho de intervenir en las tarifas diferencias que los FF. CC. establecen en competencia con el transporte por agua (Ley N° 10.606, artículo 12). En la República Argentina hay que tener en cuenta, además, que los FF. CC. en su mayor parte están en manos de extranjeros, mientras que los barcos son por lo general nacionales, sobre todo los chicos, cuyo patrón en muchos casos es al mismo tiempo el propietario. Permitir esta competencia ilegítima sería favorecer a los extranjeros a costa de una cierta clase de los nacionales.

En la República Argentina existe poca colaboración entre los FF. CC. y la navegación interior. Entre las compañías particulares no conozco ninguna, mientras que la hay entre los FF. CC. del Estado, que felizmente siempre buscan acceso hacia las vías navegables, p. e., por Santa Fe, Barranqueras y Formosa y la Compañía Argentina de Navegación (Nic. Mihanovich) que tenían un contrato para los años 1929, 1930 y 1931 por el cual esta última se comprometía a transportar desde Santa Fe a Buenos Aires o viceversa unos cuantos artículos a tipo de flete especiales dentro de un término de tiempo determinado.

\*

\* \*

Si tanto el lugar de expedición como el lugar de destino se encuentran a la orilla de una vía navegable, de manera que el trasbordo durante el viaje no es necesario, puede calcularse fácilmente —tomando en cuenta los factores ya expuestos— cuál es el camino que resulta más ventajoso. Para mercaderías en masa generalmente resultará más ventajosa la vía