



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Del régimen administrativo y económico de los ferrocarriles argentinos

Bernasconi, Angel

1918

Cita APA:

Bernasconi, A. (1918). Del régimen administrativo y económico de los ferrocarriles argentinos. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

14858

Angela Bernasconi

9/11/11

UNIVERSIDAD NACIONAL DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS



*col-1501
77*

De los Ferrocarriles en la República Argentina

TESIS

Para optar al grado de doctor en Ciencias Económicas

POR

ÁNGELA BERNASCONI



O. L. N. N. N. LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS BIBLIOTECA Clasificación: <i>Transportes y</i> <i>Comercio Exterior</i> Estante: <i>617</i> FICHA N.º

BUENOS AIRES

30909—L. J. ROSS, Y CIA., IMPRESORES

1921

ACADEMIA DE CIENCIAS ECONÓMICAS

Académico honorario

Doctor UBALLES EUFEMIO

Presidente

Doctor OLAECHEA Y ALCORTA PEDRO

Secretario

Doctor FREDERKING GUSTAVO A.

Académicos

Doctor ARCE JOSÉ

Señor BERDUC ENRIQUE

Doctor BIANCO JOSÉ

» BROGGI HUGO

Ingen. CASARIEGO ORFILIO

Doctor DAVEL RICARDO J.

» DÁVILA ADOLFO E.

» FRERS EMILIO

» GONNET MANUEL B.

» LOBOS ELEODORO

» MELO LEOPOLDO

Ingen. NCCETI DOMINGO

Señor PILLADO RICARDO

» PIÑERO SERGIO M.

Doctor PIÑERO NORBERTO

» RODRÍGUEZ ETCHART CARLOS

» SUÁREZ JOSÉ LEÓN

» SUSINI TELÉMACO

» TEZANOS PINTO DAVID DE

» TORINO DAMIÁN M.

» WEIGEL MUÑOZ ERNESTO

» YRIONDO MANUEL M. DE

» ZEBALLOS ESTANISLAO S.

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

Decano

Doctor RODRÍGUEZ ETCHART CARLOS

Vicedecano

Doctor SUÁREZ LEÓN JOSÉ

Secretario

Doctor LEVENE RICARDO

Consejo Directivo

Doctor BIANCO JOSÉ

» BROGGI HUGO

Ingen. CASARIEGO ORFILIO

Doctor DAVEL RICARDO J.

» DELLEPIANE ANTONIO

» FREDERKING GUSTAVO A.

» GONNET MANUEL B.

» LOBOS ELECDORO

Ingen. NOCETI DOMINGO

Doctor OLAECHEA Y ALCORTA PEDRO

Señor PIÑERO SERGIO M.

Doctor TORINO DAMIÁN M.

Prosecretario

Señor GONNET RAÚL

PERSONAL DOCENTE

Matemática Financiera (1er. curso)

Profesor titular: Ing. ORFILIO CASARIEGO —
» suplente: Ing. MANUEL ORDÓÑEZ —

Matemática Financiera (2.º curso)

Profesor titular: Sr. JOSÉ GONZÁLEZ GALÉ —
» suplente: Ing. JUSTO PASCALI (h.) ✓

Estadística

Profesor titular: Dr. HUGO BROGGI —
» suplente: Ing. ALEJANDRO BUNGE ✓

Tecnología Industrial y Rural

Profesor: Ing. RICARDO J. GUTIÉRREZ ✓

Contabilidad

Profesor titular: Sr. T. VALLINI —
» suplente: Sr. SANTIAGO G. ROSSE —
» suplente: Dr. JUAN BAYETTO ✓

Bancos

Profesor titular: Sr. SERGIO M. PIÑERO —
» suplente: Dr. GUSTAVO A. FREDERKING —
» suplente: Sr. ANTONIO MORANDI —

Sociedades Anónimas y Seguros

Profesor titular: Dr. MARIO A. RIVAROLA ✓
» suplente: Dr. RICARDO OLIVERA —
» suplente: Dr. JUAN RAMÓN GALARZA ✓

Geografía Económica Nacional (1er. curso)

Profesor titular: Dr. ARTURO SEEBER —
» suplente: Dr. ERNESTO FERRARI —

Geografía Económica Nacional (2.º curso)

Profesor: Dr. MANUEL CARLÉS —

Fuentes de Riqueza Nacional

Profesor titular: Dr. RICARDO J. DAVEL —
» suplente: Dr. MARTINIANO LEGUIZAMÓN PONDAL ✓

Transportes y Tarifas

Profesor: Ing. CARLOS M. RAMALLO —

Economía Política (1er. curso)

Profesor titular: Dr. MAURICIO NIRENSTEIN —
» suplente: Dr. ENRIQUE RUIZ GUIÑAZÚ —
» suplente: Dr. FILIBERTO DE OLIVEIRA CÉZAR —

Economía Política (2.º curso)

Profesor: Dr. JUAN J. BRITOS (h.) —

Régimen Agrario

Profesor titular: Dr. ELEODORO LOBOS —
» interino: Dr. MARIO SÁENZ —

Historia del Comercio

Profesor titular: Dr. LUIS R. GONDRA ✓
» suplente: Dr. MIGUEL A. GARMENDIA —
» suplente: Dr. JORGE CABRAL —

Finanzas

Profesor titular: Dr. ERNESTO WEIGEL MUÑOZ —
» suplente: Dr. SALVADOR ORÍA —
» suplente: Dr. ALFREDO LABCUGLE —

Política Comercial y Régimen Aduanero Comparado

Profesor titular: Dr. VICENTE FIDEL LÓPEZ —
» suplente: Sr. MARTÍN RODRÍGUEZ ETCHART —
» suplente: Dr. Atilio PESSAGNO —

Régimen Económico y Adm. de la Constitución

Profesor titular: Dr. MARIANO DE VEDIA Y MITRE
» suplente: Dr. JOAQUÍN RUBIANES

Legislación Civil

Profesor titular: Dr. AUGUSTO MARCÓ DEL PONT
» suplente: Dr. JUAN E. SOLÁ

Legislación Comercial (1er. curso)

Profesor titular: Dr. ANTONIO J. MARESCA
» suplente: Dr. SALVADOR ALFONSO (h.)
» suplente: Dr. MANUEL F. FERNÁNDEZ

Legislación Comercial (2.º curso)

Profesor titular: Dr. WENCESLAO URDAPILLETA
» suplente: Dr. DIMAS GONZÁLEZ GOWLAND

Derecho Internacional Comercial (Privado y Público)

Profesor titular: Dr. JOSÉ LEÓN SUÁREZ
» suplente: Dr. EDUARDO SARMIENTO LASPIUR
» suplente: Dr. JOSÉ MIGUEL PADILLA

Legislación Industrial

Profesor: Dr. ALFREDO L. PALACIOS

Legislación Consular

Profesor: Dr. EDUARDO SARMIENTO LASPIUR

Jefes de Seminario

Dr. EUGENIO BADARÓ
Dr. EMILIO RAVIGNANI

A MIS PADRES

SEÑORES ACADÉMICOS;

SEÑORES PROFESORES:

La actualidad de las cuestiones ferroviarias que de unos años a esta parte se mantiene latente entre nosotros, nos ha atraído al tiempo de elegir tema para la disertación que, mediante vuestro autorizado dictamen, está destinada a coronar la carrera de nuestra elección, con el honroso título de Doctor en Ciencias Económicas.

Y si los temores de una insuficiente capacidad nos hicieron vacilar en la afrontación de la materia que nos interesara hasta que el entusiasmo y la voluntad consiguieron imponerse, hoy no son menores nuestras dudas sobre los méritos que esta humilde compilación pueda ofrecer a vuestro ilustrado criterio.

No sabemos si nuestro esfuerzo ha conseguido volcar en estas páginas un material suficientemente interesante dentro de los fines propuestos, e ignoramos si nos acompañó el acierto a través de los juicios emitidos. Quizá pocas ideas nuevas y menos aún originales hallaréis aquí verdidas, mientras la expresión lisa y llana os hará advertir la ausencia de atractivos que las galas del lenguaje suelen aportar.

Pero muy convencidos venimos a deciros que él es el resultado de una tarea consciente y empeñosamente realizada, substanciada con los conocimientos que sobre la materia adquirimos del análisis científico y de la investigación práctica a la cual vuestra alta dirección desde la cátedra nos ha capacitado.

Apoyados en opiniones ajenas suficientemente autorizadas nos hemos avocado a un tema que, sin abrigar ni remotamente, la intención de ponderarlo por lo que a nosotros podría asignarnos gratuitos méritos, es de una importancia que no escapará a vuestra penetración; por los intereses de diversos órdenes—sobre todo económicos—a que se vincula.

Tanto interesan los problemas ferroviarios, que a su solución y desarrollo hállase íntimamente subordinada la prosperidad de nuestro país, a cuya riqueza peculiar no le es dado desplegarse ajena a la influencia del riel a través de nuestro extenso territorio.

Con esta convicción nos hemos atrevido a considerar, bajo las acepciones que distinguimos en los diversos capítulos, esta valiosa organización de la actividad nacional, y si a ello dispensáis vuestra autorizada aprobación, quedarán ampliamente colmadas nuestras aspiraciones.

DE LOS FERROCARRILES EN LA REPUBLICA ARGENTINA

PRIMERA PARTE

CAPITULO I.

«El saber y la industria del hombre se apoderan de un metal que, por su gran pesadez tiende invenciblemente hacia el suelo, y de una substancia que, por su gran liviandad, tiende invenciblemente hacia el cielo, y de esas dos entidades, el hierro y el vapor, tan distintas y opuestas entre sí bajo todos aspectos, han formado un admirable todo, que ha venido a constituir un poderoso e imperecedero instrumento de la prosperidad y grandeza de las naciones.

Ahí está, señores, como una pequeña pero luciente muestra de elló ese camino que acabamos de atravesar; ese cimiento y símbolo a la vez de paz, de estabilidad y de progreso indefinidos; esos brazos lucidísimos, compuesto del más útil de los metales, con que de hoy en más, la ciudad y la campaña quedan incommoviblemente estrechados. Nuestras valiosas producciones rurales y los ricos productos de la industria europea rodarán velozmente por ese lecho metálico, al potente empuje de un agente, tan débil en sí mismo, como tremendo en su elasticidad, y que, mirado como substancia inútil, ha llegado sin embargo a operar en nuestros días, la más extensa y fecunda de las revoluciones.

.....

¡Cuán inmenso es, señores, el horizonte que nuestro pequeño ferrocarril abre hoy a la esperanza! ¿Es él un nuevo ensayo? A mi juicio, no. Es, sí, el sonoro anuncio de un gran

porvenir, es la primera piedra de un vastísimo edificio; es el primer brote de un árbol frondoso, destinado a esparcir poco a poco sus ramas y sus frutos por toda la extensión de nuestro país; es el primero de esos hilos de agua que, humildes al nacer, van sucesivamente avanzando terreno y atrayéndose otros hilos, hasta formar un raudal imponente, que al fin se muestra abarcando y dominando con pompa, los desiertos, y derramando por todas partes la fecundidad, el movimiento y la vida. Esto es, señores nuestro actual camino férreo: esto es lo que simboliza, esto lo que está llamado a ser» (1).

Han transcurrido sesenta años desde que el primer silbato de la máquina ferroviaria endiera los aires de la República, y al primer penacho de humo, lanzado al viento por sus fauces fuera a entrelazarse y disolverse en nuestro diáfano espacio, como manajo de fuerzas destinadas a vigorizar un pueblo, que, pletórico de vida, se asomara resueltamente por las puertas del progreso.

Hace sesenta años que la clarovidencia de don Valentín Alsina trazara con magistral palabra el destino amplio y fecundo de aquella primera manifestación de la industria ferroviaria que le cupiera en suerte inaugurar. Quizá sus palabras de profecía se le antojaron a alguien como la expresión quimérica de un patriotismo excesivamente avanzado; y, quizá algún ceremonioso aplauso llególe al orador, envuelto en la tenue gala de una sonrisa incrédula, brotada al calor del positivismo del momento que no concibiera el milagro anunciado para un cercano futuro, en el cual la suspicacia de su mirada no llegara a profundizar.

Pero, el milagro, por decirlo así, poco tiempo tardó en arrojarse con los signos de una bella realidad y hoy, largo es ya el camino andado en pos de aquel anhelo. El país tiene ya incommovible respaldar de acero; las cintas metálicas serpenteando por el vasto suelo de la patria han respondido en larga medida a la norma que nos legaran nuestros constituyentes de *«auspiciar la unión nacional, promover el bienestar general, afianzar la justicia y proveer a la defensa común»*; demost

(1) Párrafos del discurso pronunciado por el entonces, Gobernador de Buenos Aires; Don Valentín Alsina, en el acto inaugural del primer ferrocarril en la República.

ron que «los progresos en la rapidez de las comunicaciones, dan por resultado el reducir indefinidamente la superficie de una nación» porque todo lo acerca, lo estrecha, lo vincula, lo funde el camino de hierro. Llevando las palpitaciones de la vida activa hasta sus últimos confines ha dado forma y valor a las halagadoras promesas del suelo opulento, alejando para siempre la inercia de sus seculares dominios, y han brotado a su lado las flores de la civilización.

En todas partes del mundo, la vía de comunicación se ha destacado como vanguardia de cultura y progreso; a su paso alzaronse ciudades; vinculáronse los pueblos, consolidáronse los de una misma nación y establecióse el intercambio rápido y directo entre los diversos puntos en los continentes. Por eso, un pensador y hombre público de la gran República del Norte, recordando en el Parlamento las horas tristes porque pasara su patria en formación, dijo que ya no había fuerza alguna, ni guerra intestina que pudieran quebrantar el vínculo de acero establecido entre los Estados de aquel país, porque el canabá de hierro que habían colocado los ferrocarriles, estrechaba, confundía y amalgamaba, sólida y perdurablemente el suelo y subsuelo de la Confederación. En efecto, grande, muy grande fué la obra del riel en los Estados Unidos y a ella se halla íntimamente ligada la fuerza impulsora de su envidiable y poderosa situación financiera y comercial.

Entre nosotros, como dijimos, su acción fué y es, decisiva en el despliegue de la vida económica y de progreso del país. Lo fué desde la segunda mitad del siglo pasado, llevando su contribución poderosa a la rica capacidad productiva del suelo; y lo es aún hoy, en que la extensión de una nueva línea, o el desprendimiento de un nuevo ramal es estimado elemento de alta valorización en las zonas que atraviesa, acrescentando los frutos que intervienen en la formación del patrimonio nacional.

El 12 de Enero de 1854, una ley emanada de la legislatura de la provincia de Buenos Aires, concedía a una empresa, constituida por elementos argentinos e ingleses, la autorización para construir un ferrocarril que debía partir de Plaza del Parque y llegar a San José de Flores. Y el 30 de Agosto de 1857, después de vencerse dificultades de todo orden, una locomotora de doce caballos de fuerza, «La Porteña», salía del punto inicial, arrastrando el primer tren argentino por una extensión de 10.000 metros.

Fué ese un día memorable para nuestra historia industrial, y la esperanza que en esa inauguración se puso, lo expone el entusiasmo con que fué saludada, cuyo eco nos llega a través de las publicaciones periodísticas de la época, y de una de las cuales tomamos los siguientes párrafos:

«La plaza 11 de Septiembre, que atraviesa el camino, estaba de fiesta, y parecía decorada exprofeso para explicar los efectos del vapor... Al frente, doscientas carretas pampas mostraban sus negras bocas al cielo, con sus lanzas a la funerals, para contrastar su abandono en presencia de la alegre turba que llenaba los bancos de los trenes. Las carretas expulsadas de la plaza de Lorea tienen que abandonar ahora el 11 de Septiembre. El vapor las repelará luego hasta el puente de Márquez y poco habremos hecho si no las repele luego hasta Chivilcoy. «Colinan» vendrá de la Pampa un día en su coche o en su carretón a tomar el ferrocarril en Chivilcoy. ¡Qué atrazado se mostrará entonces viajando con carretas!».

El primer paso estaba dado, y en pos de éste las nuevas y más importantes iniciativas no se hicieron esperar. Ya en 1860 la pequeña línea inicial—base del gran sistema del Oeste—habíase extendido hasta Morón (39 kilómetros). En 1865, y en virtud de una concesión otorgada por el gobierno de la provincia de Buenos Aires en 1862, se entregaba al servicio público la primera línea del actual Ferrocarril del Sud, que

corría de Buenos Aires a Jeppener. En 1866 el Central Argentino se inauguraba con una sección de su línea Rosario a Córdoba, llegando entonces hasta Tortugas. Y así sucesivamente, se fueron proyectando y concediendo nuevas líneas, bases hoy de grandes sistemas, hasta constituir una red bastante densa en la parte más activa de la República, con importantes avanzadas aún en aquellas regiones donde todo es duda y promesa.

Ahora bien: ¿en virtud de qué aliciente se multiplicaron los kilómetros de vía en el país? ¿Fueron las seguridades de un provecho inmediato, o la orientación favorable de nuestra política en esta materia quién lo determinara?

Que no lo fueron en modo principal las primeras, se deduce claramente de las exiguas fuerzas activas puestas entonces al servicio de la producción. El desierto desalentador, el despoblado que reinaba por doquier, apenas traspuestas las orillas de la Capital Federal, no pudieron de ningún modo ofrecer el suficiente estímulo para alimentar la idea de una segura y equitativa remuneración a las inversiones que esta industria reclamaba.

Se necesitaba entonces crear por otros resortes la certeza y garantía indispensable que pusiera a cubierto de las incertidumbres de la época al capital dispuesto para tal empresa, y de ahí la política liberal y de amplios recursos adoptada por nuestro gobierno en forma de favores, privilegios y franquicia capaces de compensar los inconvenientes con que en la época se tropezara, atrayendo a fuerza de ventajas especiales esta clase de negocios al país.

Fué así como las primeras empresas de dicha naturaleza que se establecieron entre nosotros, gozaron de una garantía de interés mínimo, cesión gratuita de los terrenos necesarios a las líneas e instalaciones anexas con la adición de una legua por costado y todo el largo, exoneración de derechos de aduana, impuestos y demás gravámenes fiscales, aparte de una serie de nuevas e importantes ventajas acordadas por convenios onerosos al tiempo de la concesión.

Esta amplitud y prodigalidad del auxilio oficial que entonces se otorgara, ha provocado no pocas críticas entre muchos de nuestros tratadistas y financistas que siguen de cerca el

estudio de la materia. «Se ha calculado—dice el doctor Terry—que en el caso que se hubieran construido todas las líneas acordadas, a más de las existentes y las solicitudes y en tramitación en 1890, el capital garantido hubiera excedido en 400.000.000 de pesos oro representando una garantía anual de más de 20.000.000 de pesos».

He aquí la variación de estas garantías:

F.F. C.C.	ojo de interés por años		sobre \$
N. O. Argentino	5	75	1.942.605
Bahía Blanca y N. O.	5	20	4.110.695
N. Este Argentino	6	20	7.289.634
V. María a Rufino	6	11	4.083.120
Argentino del Este	7	40	4.386.966
Trasandino	7	20	3.720.207
G. Oeste Argentino	7	20	10.331.479
Bs. Aires Pacífico	7	20	13.811.415
S. Cristóbal a Tucumán	5	55	12.025.089
Central Córdoba	5	15	18.500.000
			80.201.210

Pero es de advertir que la verdadera causa de este estado de cosas fué, más que todo, la especulación desmesurada que se hizo de este beneficio, merced al deficiente criterio con que los mismos poderes públicos lo acordaban en las concesiones solicitadas. Naturalmente, en esa situación, el negocio del ferrocarril se presentó entre nosotros munido con el privilegio especial de las ganancias fáciles, seguras e inmediatas, y de allí que las solicitudes se presentaran a granel (las más de las veces para especular sobre ellas sin ánimo de construir la línea y sin que informara su trazo ningún estudio ni objeto determinado; lo que sólo parecía preocupar era molestar con la línea el sistema de alguna empresa ya existente a objeto de que ésta, para evitarse posibles perjuicios, se la adquiriese pronto y ventajosamente, con lo cual hacían excelentes negocios) y con igual ligereza y desconocimiento del asunto se resolvían favorablemente cuanta solicitud se ofrecía, sin reparar en la largueza de los favores con que se acompañaba la concesión.

De este régimen necesariamente tenía que surgir una si-

tuación de hecho insostenible para la nación, a la vez que molesta para los sistemas establecidos, y ello indujo a reaccionar en los procedimientos: las concesiones se hicieron cada vez más dificultosas de obtener por los mayores requisitos exigidos a los solicitantes, y los estímulos fueron mermando gradualmente en vista de que la vitalidad del país ya respondía por sí misma a los capitales y esfuerzos comprometidos, dejando utilidades «no menores y tan seguras como la de los países europeos».

Actualmente estas prácticas están en general determinadas y regidas por las leyes dictadas especialmente en materia de ferrocarriles, siendo las principales las N.º 2873, 5315, 5703 y 6369, deduciéndose de su expresión, que en el fondo la política inicial no ha variado para estos organismos, aún cuando se hayan modificado los medios de su aplicación en concordancia con la consolidación de los negocios.

En realidad, el auxilio inicial prestado por los poderes públicos a nuestra industria del riel, aún que pudiera apreciarse ahora como un tanto excesivo, creemos que tuvo su razón de ser en aquella época, dadas las circunstancias y condiciones poco alentadoras en que el país se encontraba por entonces. Tengamos presente al juzgar la política de aquel tiempo, que mientras por un lado, pocas eran las seguridades de éxito en tales empresas, por otro, era indispensable fomentar la extensión de este lazo material, la vía férrea, entre las flamantes provincias de la nueva República del Plata para afirmar su consolidación, para lo cual no debía escatimarse esfuerzos, como no se los había omitido en contribuciones más valiosas; y mirada desde este punto de vista, la política adoptada se substraerá a la crítica, quedando sólo por juzgarse la forma en que aquella fué aplicada.

El gobierno cooperó también, posteriormente, a la expansión ferroviaria construyendo líneas propias en regiones donde la marcada falta de vida no atraía la acción del capital privado, llevando por este medio el fomento y la actividad a mucha extensión de territorio virgen que sólo esperaba la asociación del esfuerzo humano para revelarse largamente pródiga.

LINEAS EN EXPLOTACION

POR TROCHAS

Por su naturaleza, los transportes pueden realizarse guardando o no relación directa y fija, el camino con el material destinado a utilizarlo.

No existe dependencia cuando la vía permanente es fluvial, marítima o de tránsito común; pero el convoy ferroviario, tranways, etc., exigen un trazado determinado por guías fijas para asentar las ruedas, en caminos especiales y exclusivos, siguiendo planos horizontales, pendientes y sinosidades que las condiciones topográficas o las conveniencias de la empresa determinen.

El primer camino con asientos especiales para las ruedas, data de la primera mitad del siglo XVII, y fueron éstos perfeccionados por Curr en 1776, que introdujo el riel de hierro fundido en forma de ángulo, con una luz entre rieles de 1.435, trocha que se hizo usual, en casi todos los ferrocarriles de Europa.

Actualmente las trochas más usadas son la ancha, la media y la angosta, de 1.676 m., 1.435 m. y 1.000 m. respectivamente.

En nuestro sistema ferroviario, son del primer grupo, o sea, de *trocha ancha* los ferrocarriles de las empresas siguientes:

OESTE DE BUENOS AIRES. — Elemento de gran progreso para la vasta y rica zona que atraviesa; tuvo por eslabón inicial el primer trozo de vía que se ajustó en el territorio de la República, y que, como ya dijimos, fuera de la estación Parque a la Plaza San José de Flores.

Inaugurada la obra, la sociedad concesionaria (1) quedó financieramente muy comprometida; a punto que el gobierno provincial concurrió a ayudarla, suscribiendo al efecto, en

(1) Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste.

1860, cuatro millones de pesos, con lo cual debía prolongarse la línea hasta Morón; pero al finalizar ese mismo año, no siendo ya posible equilibrar el estado económico de la empresa, el gobierno de la provincia optó por comprar las acciones y hacerse cargo de los compromisos de la compañía, tomando posesión de la línea el 1.º de Enero de 1863.

Bajo la administración oficial, la línea fué prolongada, pero su vida era precaria, hasta que, en 1890, y después de haber sacado repetidas veces á licitación pública la venta, se hizo su transferencia a la empresa que la administra actualmente, bajo cuya dirección cobrara vigoroso impulso.

Sus líneas miden en total unos 2.885 kilómetros, representando en 1913 un capital invertido de 119.337.850 pesos oro.

BUENOS AIRES AL PACÍFICO. — Le fué otorgada la primera concesión el 5 de Noviembre de 1872, é inauguróse su primera sección (Mercedes-Chacabuco), el 10 de Noviembre de 1884. En 1913 su extensión era de kilómetros 2.529,084 (División Buenos Aires) y el capital invertido 120.104.958 pesos oro.

Actualmente tiene la administración de los siguientes sistemas de trocha ancha:

a) *Gran Oeste Argentino*: Construído por el Estado por ley inicial N.º 583, é inaugurado en 1881, fué enajenado seis años después, pasando su dirección por 20 años al Buenos Aires al Pacífico en 1907. Tenía en 1913 una longitud de kilómetros 1.530,883 y un capital afectado de 62.612.346 pesos oro.

b) *Bahía Blanca y Noroeste*: Autorizado por ley N.º 2097, el 5 de Octubre de 1887 é inaugurado en 1891. Mide 1.403 kilómetros aproximadamente y reconocía un capital invertido al tiempo de su transferencia (1909) de 34.795.808 pesos oro, ascendiendo en 1913 a 49.802.571 pesos oro.

CENTRAL ARGENTINO. — Uno de los organismos más poderosos de nuestra red ferroviaria; tuvo su origen en una petición que en 1854, presentara a la Confederación el ingeniero Allan Campbell, por mandato del señor Wheelwright para explotar una línea desde Puerto Rosario hasta la ciudad de Córdoba. Obtúvose la primera autorización el 27 de Junio

de 1857, y libróse al servicio público la primera sección de línea, el 7 de Diciembre de 1862, bajo la administración de la empresa constructora, transfiriéndose por decreto del 19 de Enero de 1889 a la empresa actualmente propietaria. En 1894 se estableció la comunicación entre el Rosario y la Capital Federal, fusionándose con la empresa del F. C. B. A. y R. prácticamente desde 1903 y legalmente en 1907; (1) posteriormente adquirió el Oeste Santafecino y otras explotaciones menores, hasta completar en 1913 los 5.055 kilómetros de vía en cuya explotación tenía invertidos 250.863.844 pesos oro.

SUD DE BUENOS AIRES. — Esta empresa, contando en su desenvolvimiento menos dificultades y alternativas que las anteriormente mencionadas, tiene una existencia de 56 años, —primera concesión: 27 de Mayo 1862. Entregó al servicio público su primera fracción, Constitución-Jeppener-Chascomús, en 1865.

Posteriormente se hizo cargo del Ferrocarril Buenos Aires y Ensenada y Costa Sud; adquirió secciones de líneas construídas por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y otras empresas particulares, sumando su explotación en 1913 una longitud de kilómetros 5.979,729 y teniendo insumido en la explotación un capital de 237.687.116 pesos oro.

ROSARIO A PUERTO BELGRANO. — Línea que une directamente Rosario de Santa Fe y Puerto Militar Belgrano. Perteneció a una compañía francesa desde 1906 y recorre 798,364 kilómetros.

FERROCARRILES DE FOMENTO. — Responden a un plan de nuevas líneas, formulado por el Estado y destinado a fomentar la zona patagónica y la región chaqueña. De ellos, son de trocha ancha:

—*San Antonio a Nahuel Huapí:* Extensión de la línea estudiada 420 kilómetros. Longitud en explotación en 1913: 380 kilómetros.

—*Puerto Deseado a Lago Buenos Aires:* Extensión estudiada 340 kilómetros. Longitud en explotación en 1913: 260 kilómetros.

(1) Esta empresa había adquirido ya el F. C. Gran Sud de Santa Fe y Córdoba.

—*Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento*: Extensión estudiada 340 kilómetros; en actual explotación 170 kilómetros.

Son del segundo grupo — *trocha media* — los siguientes sistemas:

FERROCARRILES DE ENTRE RÍOS: Construídos por concesión de la legislatura de la Provincia del 11 de Junio de 1883 y con el concurso financiero del Gobierno Nacional. En 1881 pasó su administración a los dueños de bonos del empréstito contraído para realizar los trabajos, quedando así constituida una empresa entre los acreedores, la cual, durante su manejo amplió la línea con diversos ramales. En 1896 tomó la dirección del Primer Entrerriano (sección Puerto Ruiz a Gualaguay), y posteriormente, en combinación con otros sistemas de igual trocha estableció la comunicación entre las provincias del litoral, territorio de Misiones y Asunción del Paraguay. Tiene un servicio de ferry-boats que recibe el tren en Zárate y cruzando el río Paraná lo deja en Ibicuy, y con otro servicio análogo salva el Alto Paraná en Posadas, llevando el tren a la vecina República del Norte.

Tiene una extensión de vía explotable de 1.091.343 kilómetros y un capital afectado de 34.384.737 pesos oro (1913).

NORDESTE ARGENTINO. — Inaugurado en 1890, anexóse ocho años después, por ley N.º 5000, al antiguo Argentino del Este, con el cual forma hoy una compañía única con 1.076 kilómetros de rieles tendidos y 29.766.890 pesos oro, comprometidos en la explotación, (1913).

CENTRAL DE BUENOS AIRES. — De importancia relativa, aún cuando su tráfico es muy movido, fué autorizado por el Gobierno de la Provincia en 1884 a la empresa Lacroze y entregado al servicio público, como tranvía, 4 años después. En 1897 se declaró ferrocarril con el cambio de tracción introducida, habiendo sido ya transferido a la empresa actual. Tenía, en el año que nos sirve de base estadística, 340 kilómetros de vía y un capital comprometido de 14.076.146 pesos oro.

Son de la tercera categoría — *trocha angosta* — los siguientes:

CENTRAL NORTE ARGENTINO. — Denominación bajo la cual, desde 1917, el Central Norte y el Argentino del Norte constituyéronse en un solo sistema.

El Central Norte. — Pertenecce al Estado Nacional y distribúyense sus servicios en dos secciones: sección Norte y sección Sud. La primera (Tucumán-La Quiaca), fué construída directamente bajo la dirección del Estado en virtud de ley dictada en 1868. La construcción de la segunda (Santa Fe-Tucumán; Deán Fúnes-Laguna Paivá), fué iniciada por empresa particular. Arranca de Santa Fe y va a La Quiaca, desprendiendo numerosos ramales y desvíos: Media en 1913 por la sección Norte, 1.007 kilómetros y por la sección Sud, 1.838 o sea un total de 2.845 kilómetros de vía, teniendo un capital invertido de 84.492.700 pesos oro.

El Argentino del Norte. — También de propiedad del Estado, tiene a su vez dos secciones: la principal, que va de Deán Fúnes a La Rioja y Catamarca, con extensión a San Juan, mide 1.359 kilómetros; la sección Córdoba y N. O. que entre Cruz del Eje y Córdoba recorre 154 kilómetros. Total 1.512 kilómetros de línea y 37.380.200 pesos oro de capital, en 1913.

CENTRAL CÓRDOBA. — Su administración abarca cinco líneas fusionadas que suman en total 1909 kilómetros y representan un capital comprometido de 87 millones de pesos oro. Ellas son:

- a) Central Córdoba (extensión a Buenos Aires).
- b) Córdoba y Rosario (Rosario y San Francisco).
- c) Sección Este (San Francisco y Córdoba).
- d) Sección Norte (Córdoba y Tucumán).
- e) Sección Noroeste Argentino (La Madrid y empálme con C. N.).

El primero obtuvo su concesión en 1903, librándose al servicio provisorio en 1909. Recorre 302 kilómetros.

El segundo, se entregó al tráfico en 1891 y cubre 226 kilómetros en línea recta.

El tercero, fué autorizado por el Gobierno de la Provincia de Córdoba en 1885 y mide 209 kilómetros.

El cuarto, construído en parte por el Gobierno Nacional,

fué inaugurado en 1875. Tiene un recorrido directo de 548 kilómetros más 356 kilómetros en concepto de ramales y desvíos.

El quinto, concedido por ley de la Provincia de Tucumán en 1885, se fusionó en 1899, mide 140 kilómetros de vía principal y 63 kilómetros en ramales.

Bajo la administración del Central Córdoba y en la sección Córdoba y Rosario, corre también el tranvía a vapor de Rafaela que empalmado en el kilómetro 217, llega a Rafaela después de salvar 64 kilómetros.

PROVINCIAL DE SANTA FE. — Autorizado en 1882 por la legislatura provincial, inauguró una parte de sus líneas tres años después.

En 1888 arrendó los 815 kilómetros de vía construída a la Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe, la que obtuvo a su vez permiso para extender sus líneas 500 kilómetros más. Tiene en la actualidad esta empresa unos 2.000 kilómetros de vía en explotación, con un capital afectado de 50 millones de pesos oro, aproximadamente.

CENTRAL DEL CHUBUT. — Construído en virtud de conceción otorgada en 1884, inició sus servicios a los dos años subsiguientes entre Puerto Madryn y Trelew (10 kilómetros). Tiene 86 kilómetros de longitud y un capital invertido poco mayor de un millón de pesos.

TRASANDINO ARGENTINO. — Se inauguró de Mendoza a Uspallata en 1891 y llegó a Puente del Inca y las Cuevas en 1903, terminándose en 1909 la completa perforación del túnel por dónde los rieles argentinos salen al encuentro de los chilenos. Desde 1913 lo administra la empresa del Buenos Aires al Pacífico.

COMPAÑÍA GENERAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. — Empresa de reciente formación, une con sus líneas a la Capital Federal con la Ciudad del Rosario y numerosos puertos de la Provincia, midiendo en total su red 1.270 kilómetros, con un capital comprometido de 43.440.124 pesos oro (año 1913).

F. C. LA PLATA A M.° V.° — Reconoce autorización provincial del año 1907 y medía en 1913, kilómetros 460.

F. C. MIDLAND. — Obtenida la conceción en 1914, se transfirió en 1906 a la Compañía del Central Buenos Aires y por

decreto del mismo año, pasó a propiedad de la Compañía Buenos Aires Midland Railwail. En 1913 la línea, con ramales y desvíos sumaba 518,500 kilómetros de extensión.

FERROCARRILES CHAQUEÑOS DE FOMENTO: —*Embarcación a Formosa*: Longitud en explotación en 1913, 183 kilómetros.

—*Barranqueras a Metán*: Longitud en explotación en 1913; 173 kilómetros.

Resumiendo: en 1913, el país poseía una red de 32.494 kilómetros de vía en explotación, que respondían a la siguiente clasificación: 20.177 kilómetros de trocha ancha; 2.508 kilómetros de trocha media y 9.809 kilómetros de trocha angosta, todos los cuales eran administrados por 18 empresas, si consideramos como tal al Estado por las dos líneas que posee, e independientemente de la concentración de administraciones que reconocen varias líneas.

En 1917 la extensión total de los ferrocarriles argentinos alcanzaba a 33.862 kilómetros, reconociéndose un capital afectado a su explotación de 1.434.802.303 pesos oro.

EL FERROCARRIL DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL DERECHO CONSTITUCIONAL, CIVIL Y COMERCIAL

CAPÍTULO II

El régimen del ferrocarril en la República Argentina, tiene vinculaciones ya directas, ya indirectas, con el Derecho Constitucional, Comercial, Civil, Administrativo y Penal, y vamos a analizar, aún que ligeramente, el grado de dependencia que este instrumento de la actividad nacional guarda con cada una de dichas expresiones legales.

DESDE EL PUNTO DE VISTA CONSTITUCIONAL Y ADMINISTRATIVO.—En virtud del régimen de gobierno establecido en el país, los poderes que abarca su ejercicio son de naturalezas distintas, ejercidos por tres organismos gubernativos también distintos: los que dependen de la acción del Poder Central; los que corresponden a los Poderes Provinciales y los atributivos de los Poderes Municipales. Hay además poderes de ejercicio concurrente, en los cuales la acción del uno no impide la del otro, o bien pueden realizarse conjuntamente.

¿Cómo se determinan los derechos jurisdiccionales nacionales y provinciales?

Los artículos 104 y 108 de la Constitución Nacional los definen, consagrando que «las Provincias conservan todo el poder no delegado por esta Constitución al Gobierno Federal y el que expresamente se hayan reservado por pactos especiales al tiempo de su incorporación»; y que «las Provincias no ejercen el poder delegado a la Nación ni los que a continuación se determinan en forma expresa».

De modo que los Estados Provinciales conservan todos los derechos de soberanía que no fueron expresamente delegados.

al Poder Central; y a su vez éste usa de las atribuciones que la Carta Magna le enumera.

Esta doctrina que emana directamente de la declaración de los artículos mencionados, reconocida y sentada por la Suprema Corte Nacional en numerosos fallos — uno de ellos en el asunto «Blanco v. Nasar» (1) ha sido sin embargo, refutada por la opinión de algunos tratadistas para quienes el Estado no tiene poderes por delegaciones de las Provincias, sino por el contrario, «los poderes que conservan las Provincias les han sido delegados por la Constitución». No obstante constitucionalmente el Gobierno Nacional tiene atribuciones limitativas mientras los Gobiernos de las Provincias tienen reconocida, por igual medio, facultades indefinidas.

Pero, no nos detendremos mayormente sobre este punto, dado que en nuestra materia, la promoción y construcción de ferrocarriles nacionales es, por mención expresa, facultad del Congreso Nacional, y los locales están bajo la legislatura de sus respectivos gobiernos provinciales.

Tenemos, en efecto, que la Constitución se ocupa *explícitamente* de ferrocarriles en el artículo 67, inciso 16 y en el artículo 107. Se refiere el primero a las atribuciones del Congreso, y entre ellas dispone la de «proveer lo conducente a la prosperidad del país, al adelanto, bienestar de todas las Provincias y el progreso de la ilustración, dictando planes de instrucción general y universitaria y promoviendo la industria, la inmigración, *la construcción de ferrocarriles...* etc., por leyes protectoras de estos fines y por concesiones temporales de privilegios y recompensas de estímulo».

Resulta de esta declaración que el Ferrocarril es constitucionalmente considerado elemento de prosperidad, adelanto y bienestar general; bajo la tutela del Gobierno Federal.

Pero por el artículo 107, la construcción de ferrocarriles es también de atribución provincial. En efecto, dice el artículo que las Provincias tienen entre otros atributos, el de «promover su industria, la inmigración, *la construcción de ferrocarriles...* etc., por leyes protectoras de estos fines y con sus recur-

(1) Tomo 1o pág. 174. "Las Provincias conservan después de la adopción de la Constitución General, todos los poderes que antes tenían y con la misma extensión a menos de contenerse en aquel código alguna expresa disposición que restrinja y prohíba su ejercicio".

«sos propios»; de donde la facultad concedida al Congreso no impide que puedan ejercerla también los Estados Provinciales dentro de la jurisdicción de sus territorios. Son entonces poderes concurrentes, que Stóry razona así: «Las facultades concedidas al Congreso no excluyen que existan facultades semejantes en los Estados, a no ser cuando la Constitución ha dado en términos expresos, una facultad exclusiva al Congreso, o el ejercicio de una facultad semejante fué prohibida a los Estados o existe una repugnancia directa o incompatibilidad en el ejercicio de ella por los Estados». En nuestro caso, no sólo no hay expresión exclusiva o prohibitiva, ni repugnancia, ni incompatibilidad en el ejercicio de este derecho por los Estados, dentro de los límites provinciales, sino que por especial mención pueden, y aún más, deben hacerlo, en toda la medida de lo posible a fin de aumentar la eficacia de la dirección y administración gubernativa en los intereses locales que le están encomendados.

Ni en cuanto a la forma en que ambos poderes están facultados para *promover* la construcción de ferrocarriles, se ha interpretado uniformemente. Por su parte el Poder Ejecutivo, expidiéndose en una cuestión de concesión acordada dentro de la jurisdicción provincial de Santiago del Estero en fecha 14 de Noviembre de 1910, ha querido ver una razón de diferencia en los respectivos textos de los artículos 67 y 107; «desde que a las Provincias sólo se les acuerda la de hacerlo *por leyes protectoras de esos fines y por sus recursos propios*, mientras a la Nación se le autoriza además, a promover su construcción *por concesiones temporales de privilegios y recompensas de estímulo*». Las Provincias a su vez sostienen que en base a que los poderes y facultades son constitucionalmente limitativos para el Gobierno Central e indefinidos para los provinciales, con excepción de los expresa y exclusivamente delegados a la Nación, ellas en virtud de esa amplitud de atribuciones, están en una situación completamente libre para elegir la orientación de sus leyes protectoras y de los fines promotores de ferrocarriles en todo su territorio jurisdiccional, sea ésta en forma de concesiones, privilegios, estímulos, exoneraciones, etc.; no así el Gobierno Federal que tiene mención especial y categórica

sobre las modalidades de dicha promoción, sin desvío posible.

Atreviéndonos a emitir nuestra humilde opinión sobre la delicada cuestión de supremacía de poderes, diremos, que el concepto de diferencia que en tales ocasiones el Poder Ejecutivo atribuyera a la acción de ambos poderes, no interpreta fielmente el espíritu de la Constitución sobre la materia. Si la delegación que este Poder tiene sobre los ferrocarriles *no es exclusiva sino concurrente*, no cabe a su autoridad impedir igual ejercicio a los Poderes Provinciales dentro de sus respectivos territorios, siempre que se ajusten a las disposiciones constitucionales y legales de aplicación general en el país.

Luégo, al Congreso Nacional incumbe promover la construcción de ferrocarriles a través de la República en provecho de todas las Provincias y ejercer sobre todos los existentes, funciones propias de soberanía; dejando a las autoridades locales regir ampliamente sobre la construcción y administración de aquellas líneas que nacen y mueren dentro de sus fronteras provinciales.

¿Puede el Gobierno Central promover ferrocarriles internos de Provincias?

Aún cuando una ingerencia, no solicitada, del Gobierno Nacional en los intereses internos de las Provincias pudiera chocar, a *prima facie* con los principios fundamentales de nuestro régimen federativo de gobierno, en verdad, la situación real del cuerpo provincial autorizan y hasta exige muchas veces, una cierta desviación del régimen político estricto; por eso, prácticamente nuestro gobierno debe ser, según la expresión de nuestro ilustre Profesor de Derecho Constitucional doctor De Vedia y Mitre, «federal con mucho de unitario», ya que no se trata de un conjunto de entidades que constituyen una nación, como lo son los Estados de la República del Norte, sino de una sola Nación, una sola soberanía, un solo pueblo, una sola entidad orgánica, jurídica y autónoma que abarca en una única expresión todos los territorios e individuos que le pertenecen dentro de los valles internacionales, y que únicamente se ha fraccionado en su orden interno para el mejor manejo de los intereses locales. Ocurriendo frecuentemente que estas divisiones o Provincias, carecen de la suficiente capacidad económica para asegurar los fines fundamentales de sus institu-

ciones y, pese a todo sistema federativo de gobierno, necesitan de la ayuda del Poder Central para ponerlas en movimiento, éste concurre autorizado por la propia Constitución; e inspirándose en las normas de la ciencia política para armonizar sus actos con los de las autoridades locales de la fracción en que le toque actuar; satisface así, intereses generales del país, sea cual fuere el pedazo de territorio beneficiado.

En materia de ferrocarriles, la consonancia de sus acciones es fácil de mantenerse, dada la claridad de expresión contenida en los términos constitucionales: los gobiernos de provincia tienen autoridad para promover sus líneas férreas locales y el Gobierno Nacional contribuye en la extensión y desarrollo de la red a través de la República.

De ningún modo conceptuámos buena la opinión vertida alguna vez por el Poder Ejecutivo, de que este atributo de las Provincias, es sólo tendiente a «facilitar y contribuir al otorgamiento y desarrollo de concesiones por parte de la Nación», (1) ni convenimos en que, «la facultad de acordar concesiones ferroviarias no existen en forma explícita, tratándose de las Provincias» (2), porque entendemos que, en virtud de los extensos derechos que por la Constitución están munidas las Provincias, y no existiendo cláusula expresa que le prohíba o delegue su ejercicio, gozan ellas de la plenitud del atributo de concesión para sus propios ferrocarriles; aún más, somos de opinión, que producida la concurrencia de concesiones por parte del Gobierno Nacional y de un Gobierno Provincial, debería resolverse dando la supremacía al Poder que la expidió primero, sea el Nacional o el Provincial, pues según la norma invariable de que no puede existir derecho contra derecho, debe considerarse una redundancia impropia de la segunda, el otorgar lo que otra parte autorizada hubiese ya acordado.

Naturalmente, que siendo las autonomías provinciales puramente locales, sólo podrán acordar concesiones de líneas que se mantengan íntegras dentro de su territorio, considerándose todo acto producido para surtir efecto fuera de ellas, una extraterritorialidad provincial que no reconocen ni toleran nuestras leyes constitutivas. Por eso, todo ferrocarril que

(1) Decreto del 14 de Noviembre de 1910.

(2) Declaración de fecha 28 de Enero de 1911.

traspasa los límites de la Provincia en que ha tenido origen, cae por la extralimitación, bajo la irradiación inmediata del Poder Central. Esta tesis que ha provocado tanta discusión en nuestro Parlamento y entre nuestros mejores juriconsultos, es la predominante en el terreno de la práctica, en virtud de considerársela la más propia y eficaz para mantener en todos los casos un procedimiento uniforme y una articulación armónica de estos organismos. †

Implícitamente, la Constitución Nacional se refiere al régimen de los ferrocarriles en el mismo artículo 67, inciso 12, por el cual reconoce al Congreso, la facultad de «reglar el comercio marítimo y terrestre con las Naciones extranjeras y las Provincias entre sí» (1).

¿En mérito a qué relación se comprende a los elementos del transporte en el régimen del comercio?

Porque la comunicación ha sido en todo tiempo, es y lo será siempre, el vínculo poderoso que aliando la civilización al progreso y arremetiendo contra la barbarie y la inercia, se ha constituido en el resorte que pone en movimiento las energías vivas de la producción, permitiendo que el hombre, sus ideas y los frutos de su trabajo, circulen, se permuten, se hagan viajeros.

Y como ya dijimos, los ferrocarriles constituyen por sí, el más poderoso y elocuente exponente de la comunicación terrestre; por ende son importantísimos instrumentos de comercio.

Ellos concurren directamente a su realización y desenvolvimiento, poniendo en contacto el lugar de producción con el de consumo, acelerando la comunicación; lo que constituye en esencia la vida misma de la organización comercial.

A. — ¿Pero, qué se entiende por comercio?

Para usar de una forma breve, podemos decir que es un intercambio de cosas entre los hombres y los pueblos. Luego, si éste intercambio en su mayor parte se hace práctico por medio de las vías de comunicaciones, tenemos que el Ferro-

(1) Nótese que la cláusula responde ampliamente a la del art. 1o inc. 8 cláusula 3.ª de la Constitución de los E. E. U. U. que dice: "El Congreso tendrá facultad para reglar el comercio con las Naciones extranjeras, entre los diversos Estados, y con las tribus indígenas".

carril se constituye en parte integrante y casi, diremos, de primera magnitud, en el comercio.

A propósito, dice Desty que «comercio no es solamente la compra-venta, el tráfico, el cambio de productos útiles, sino que incluye todo intercambio comercial por tierra y por agua o por telégrafo y otros medios de comunicación que la sabiduría, el genio o las necesidades de la época puedan crear».

B. — ¿Y, quiénes pueden comerciar?

«Todos los habitantes de la nación» según la disposición constitucional del artículo 14.

De donde se deduce, que considerando el ferrocarril como agente mismo del comercio (por la concurrencia de su acción), toda persona que habite el suelo argentino tiene derecho a construir, arrendar y explotar ferrocarriles, siempre que se ajusta a las leyes que reglamentan su ejercicio, según expresa declaración del mismo artículo.

C. — Corroborandó las menciones de los artículos 106, inciso 12 y 104 sobre el régimen y ejercicio del comercio, la Constitución por el artículo 108 entre la serie de expresas prohibiciones que impone a las facultades gubernativas provinciales, incluye la de «expedir leyes sobre comercio y navegación interior y exterior».

De modo que, regular el comercio exterior es una de las exclusivas atribuciones que atañen al Poder Central, integrando así su incumbencia en el conjunto de relaciones que en diversos órdenes vinculan a la Nación con los Estados extranjeros. Todo cuanto tiene atinencia con las relaciones exteriores está indefectiblemente sometido a la dirección inmediata del Gobierno Nacional, y a ella no cabe, por ningún concepto, substraerse la expresión comercial. De otro modo, a decir de Curtis, la legislación comercial no produciría más que la confusión y la incertidumbre, que necesariamente engendra las represalias.

Efectivamente, la unidad de legislación comercial se hace indispensable para la conservación del equilibrio y la imperturbabilidad en las relaciones internacionales, hoy especialmente, en que ellas constituyen el eje casi principal diremos, de sus relaciones políticas y la que regula el grado de acercamiento entre los pueblos.

Respondiendo a esta necesidad, es que la Constitución Argentina pone en manos del Gobierno Federal el afianzamiento de las relaciones de paz y comercio del país, con las potencias extranjeras, por medio de tratados que estén en conformidad con los principios del derecho público, y que sólo él puede firmar y concluir (artículos 27 y 86, inciso 14).

Bajo el punto de vista ferroviario, estas declaraciones constitucionales que atribuyen al Gobierno Federal el régimen del comercio exterior, implican, como nos decía el doctor Rubianes en su curso complementario del año 1915, que sólo él puede celebrar tratados de comercio ferroviario con las demás naciones, y por lo tanto sólo a él corresponde combinar el régimen de los ferrocarriles internacionales que ligen el territorio de una gobernación con un territorio extranjero, o que arranquen de una provincia y traspasen las fronteras nacionales. En consecuencia, sólo el Gobierno Federal está facultado para autorizar la construcción de ferrocarriles que crucen los límites de la República, como que es el poder *único* que regla el comercio internacional que el país sostiene.

Pero, *reglar el comercio* no significa que se ha de descender hasta fijar los pormenores de las operaciones, sino la determinación de reglas y principios de carácter general a los cuales deben conformarse estos actos; «significa dictar *leyes fundamentales* para el ejercicio de un derecho en un país determinado» (1) aún que en materia de ferrocarriles, sobre todo internacionales, su alcance es más amplio en el sentido de que las condiciones a que debe sujetarse antes y después de constituido, a parte de las de carácter general, son también particulares que emanan de los convenios o contratos por los cuales se les otorga la concesión.

D. — También es atribución privativa del Poder Central, por el inciso 12 del artículo 67, determinar el régimen comercial de las provincias entre sí. Y siendo el ferrocarril un elemento comercial, cae por esa razón bajo la prescripción nacional toda línea que une dos o más Provincias o éstas con los Territorios Nacionales.

Se trata de una disposición que no la informan causas

(1) Joaquín V. González.

menos fundamentales de las que según vimos justifican el régimen del comercio exterior, pues la anarquía de criterios legislativos en materia de ferrocarriles interprovinciales sería a parte de contraproducente, de dificultosísimo manejo.

¿Qué entendemos por comercio interprovincial?

Podemos definirlo como el conjunto de actividades mercantiles que sostienen las provincias entre sí; es decir, todas aquellas operaciones del comercio cuya combinación se completa más allá de las líneas provinciales donde tuvieron origen, o sea, que naciendo en una van a concluir en otra.

Según Kent, «comercio entre diversos Estados (Estados nacionales y no internacionales) quiere decir, comercio mutuo entre los Estados y que pueda pasar la línea divisoria externa de cada Estado y ser introducida en el interior».

Luego, comercio de las provincias entre sí, es la relación que de esta naturaleza tiene una provincia con otra, de donde, no puede abarcar nunca el tráfico local y completamente interno de ellas (1). Entonces, llegamos a la conclusión de que el Congreso en su facultad de reglamentar el comercio de las provincias entre sí, rige sobre los ferrocarriles interprovinciales por ser éstos organismos comerciales.

(1) En un decreto expedido por el P. E. con fecha 27 de Marzo de 1900, declarando sometido a la jurisdicción nacional la línea del F. C. Córdoba y Rosario, constan en el largo considerando que precede a la resolución las siguientes interpretaciones constitucionales relativas a los ferrocarriles interprovinciales y en atinencia a su comercio:

“2.º Que reunidos y comparados todos los textos de la Constitución, relativos al comercio exterior e interprovincial por tierra o por agua, en todas las formas que éste pueda asumir en el territorio de la República, como lo expresa la atribución 12 del Congreso, el que faculta para “reglar el comercio marítimo y terrestre con las naciones extranjeras y de las provincias entre sí” resulta evidente que aquel Código supremo ha querido centralizar los poderes correspondientes a esa rama de actividad nacional en mano del Gobierno Federal, con la sola excepción del comercio puramente interno y local de cada provincia, como lo prueba la enumeración siguiente de cláusulas concordantes en la ya citada y transcripta que directamente rige el caso: 1.º el Art. 27 que encomienda al Gobierno Federal por sus dos órganos de legislación, (Art. 67 inc. 19 y art. 86 inc. 14) el afianzamiento de las relaciones de paz y comercio con las potencias extranjeras por medio de los tratados; 2.º el Art. 26 que declara libres para todas las banderas la navegación de los ríos interiores de la Nación, con sujeción a los reglamentos que dicta la autoridad nacional, facultad enunciada entre las del Congreso, en el inciso 9 del Art. 67; 3.º los incisos 10 y 11 del mismo artículo en que establece la uniformidad de la moneda y la de las pesas y medidas, así como las de las postas y correos generales de la Nación, y concurrentemente con los anteriores, agentes o medios esenciales al comercio internacional e interprovincial; 4.º el Art. 9.º que establece como facultad exclusiva del Congreso el fijar las tarifas de las aduanas que no podrán ser provinciales; 5.º el 10 que declara en el interior de la república “libre de derechos la circulación de los efectos de producción o fabricación Nacional, así como los géneros y mercancías de todas las clases despachadas en las aduanas exteriores”; 6.º el 11 según el cual, los artículos de producción nacional o extranjera, así como los ganados de toda especie que pasen por territorio de una provincia a otra serán libres de los derechos llamados de tránsito, siéndolo también los carruajes, buques o bestias en que se transporten; y ningún otro derecho podrá imponérseles en adelante, cualquiera que sea su denominación

Análogo criterio sobre la jurisdicción ha informado a numerosos fallos de la jurisprudencia norteamericana (Lesty v. Hardin, 135, U. S. 100; Browman v. Chicago and N. W. R. Co., 125 U. S. 465; Hall v. de Cuir, 95 U. S. 485; Burlington and Quincy Railroad Co. v. Yova, 94 U. S. 155-164) como así mismo la opinión altamente autorizada de Brice, Harrison, Cooley, Waite, etc., y que se condensa en la siguiente interpretación dada al artículo 1.º, inciso 8, cláusula 3, de su Constitución: «El congreso no tiene autoridad para intervenir en un ferrocarril que esté enteramente dentro de un Estado; y la reglamentación de las comunicaciones y de los medios de comunicaciones locales, se dejan que sean reglamentados por las leyes de los Estados».

Por su parte nuestra Suprema Corte ha sentado la doctrina que «las provincias pueden autorizar la construcción de líneas férreas, siempre que no salgan de sus propios límites», y que «el comercio local, en cuanto no se trate del derecho privado y regido por el Código de Comercio, es del resorte de los poderes provinciales», aún cuando alguna vez los procedimien-

por el hecho transitar el territorio" garantía concordante con la del Art. 12 relativa al comercio marítimo o fluvial; 7.º y finalmente la atribución 11.ª del Congreso que unifica la legislación común de toda la República, en la que se encuentra la de los transportes como acto esencial de comercio.

3.º Que la palabra "comercio" empleada en la Constitución Nacional, así como en la de los EE. UU. de la que fué reproducida la cláusula correlativa (art. 1.º inc. 8, cláusula 3.ª) comprende, según la doctrina y la jurisprudencia de aquella Nación enteramente aplicable a la nuestra en este punto, con excepción de lo relativo a las tribus indígenas y a los Códigos de derecho común, "no sólo las compras o ventas, el tráfico y el cambio de artículos de consumo y uso, sino que incluye todo intercambio comercial por tierra y por agua, o por telégrafo u otros medios de comunicación que la sabiduría, el genio a las necesidades de la época puedan emplear, law of the U. S. of America (Ed. de 1898 pá. 67), y estos poderes se extienden desde el correo a caballo hasta la diligencia, desde el buque de vela hasta el de vapor, desde la diligencia hasta el ferrocarril, desde éste hasta el Telégrafo..., y como fueron confiados al Gobierno Federal para bien de la Nación, no sólo es un derecho, sino también un deber del Congreso velar porque el intercambio entre los Estados y la transmisión de las ideas no sean obstruidas o innecesariamente estorbadas por la legislación del Estado. (Pensacola Tel. Co. v. Western Tel. Co. 96 U. S.).

4.º Que por lo que respecta al sentido especial y estricto de la cláusula relativa al comercio, así como a sus alcances con referencia a las Empresas de transporte por Ferrocarril, es evidente que las facultades que confiere al Congreso en cuanto se refiere a materias prohibidas a las provincias una vez ejercidas y en cuanto se refiere a materias prohibidas a las Provincias; y comprende el transporte por Ferrocarril, como uno de los agentes, instrumentos y vehículos más esenciales al comercio y se extiende con dicho carácter exclusivo a todo transporte o comunicación entre dos o más provincias y entre estas y un territorio federal, a todo acto esencialmente nacional o de tal naturaleza que solo pueda ser regulado por un sistema uniforme, y de manera que una reglamentación variable por las diferentes provincias deba solo causar obstáculos y perjuicios al comercio; sin que en caso alguno el no ejercicio de ese poder por el Congreso, importe una renuncia, abandono o pérdida del mismo por ser una atribución Soberana imprescriptible, sino a lo más que el comercio no regulado en virtud de esa cláusula debe ser siempre libre y sin trabas.

5.º Que esta interpretación, lejos de disminuir o restringir la esfera de la provincial en materia de comercio, confirma su amplitud y extensión, pues sólo

tos regidos hayan desvirtuado tan lógica interpretación Constitucional.

La Constitución determina también por su inciso 11, artículo 67, que es atribución del Congreso Nacional el «dictar los Códigos Civil, Comercial, Penal y de Minería, sin que tales Códigos alteren las jurisdicciones locales; correspondiendo su aplicación a los tribunales federales o provinciales, según que las cosas o las personas cayeren bajo sus respectivas jurisdicciones». Y en concomitancia a éste, el artículo 108 expresamente prohíbe a las Provincias dictar dichos Códigos después que el Congreso Nacional los hubiere sancionado.

Resulta así, que siendo único el régimen de los Códigos para toda la República, su aplicación corresponde a los tribunales jurisdiccionales del lugar donde ocurre aplicarlos, sean los Tribunales Federales o los Provinciales.

Ahora bien, encuadrando los ferrocarriles en la designación genérica de elementos de transporte, deben sujetarse a

determina y especifica los poderes limitados y excepcionales del Congreso, siendo los de la Provincia la regla general, y por tanto imposible de definir por las materias que individualmente comprende; de manera por comercio interno debe entenderse todo el que ha sido expreso o implícitamente conferido al Gobierno Federal, esto es, en presencia de todos los textos antes conferidos, el que en ningún sentido, extensión o dirección sea de carácter común a más de una provincia o se practique entre ésta y un territorio federal, ideas que los autores y la jurisprudencia expresan diciendo, que "el tráfico ordinario de un Estado, esto es, las compras y ventas y los cambios, la celebración de contratos, la transferencia, las reglas para la conducción, y comunicaciones locales, y toda la infinita variedad las materias de interés exclusivamente local, se dejan a la entera disposición de la ley del Estado". El Comercio de un Estado que el Congreso puede controlar, debe ser, en algún grado de su desarrollo, "extraterritorial" y este calificativo corresponde exactamente a la naturaleza de comercio de transporte por ferrocarril. Así, hallándose decidido que el comercio puramente local o interno de una provincia, corresponde a la jurisdicción de ésta, tanto en los actos que lo constituye como en sus medios o agentes especiales, como los ferrocarriles, telégrafos, teléfonos, carros, carretas, bestias, etc., "Si las disposiciones que las rigen son locales por su naturaleza y adoptadas a la localidad, no serán consideradas nulas, a menos que se dirijan contra la acción de las leyes que el Congreso ha dictado".

7.º ... De manera que reconocer a cada una de ellas (Las Provincias) a título de propio comercio interno, la facultad de reglar, el tráfico, movimiento de los ferrocarriles que unan el territorio de más de una Provincia, por más que las concesiones respectivas procedan de autoridad provincial, sería abrir la puerta para que volvieran al Estado de desunión, anarquía y hostilidad comercial anterior a la Constitución Federal, pues, es sabido que todo gasto impuesto a una línea férrea por razón de sus servicios o privilegio, o toda autorización concedida a una para gravar las operaciones de otras en sus líneas o construcciones, constituyen un recargo en el precio del transporte, un gravamen y un perjuicio que la vigilancia de la autoridad nacional está en el deber de evitar. Esta libertad puede llegar en formas diversas y múltiples hasta restringir la libertad aduanera y la circulación interior y extraterritorial del comercio, pues cada provincia que hubiere concedido o construido una línea férrea hasta su frontera para unirse con la de su vecina podría exigir tarifas, derecho o erogaciones que se convirtiesen en verdaderos obstáculos al comercio, en invasiones a las facultades del Congreso sobre comercio interprovincial o exterior, y en fin, en los derechos de tránsito prohibidos por el art. 11 de la Constitución Nacional.

las disposiciones de estos cuerpos del Derecho en todos los actos y situaciones que por su carácter sean en ellos previstos.

DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL DERECHO-CIVIL. — En derecho Civil, las cosas o bienes son según el *dominio* ⁽¹⁾ que pesa sobre ellas, particulares o del Estado (éstos últimos: nacionales, provinciales o municipales); distinguiéndose a su vez los del Estado, en bienes del patrimonio público y en bienes del patrimonio privado, mientras los de los particulares, son siempre y todos privados.

Son públicos del Estado los que puestos al servicio actual y permanente de todos los habitantes, no son enajenables ni prescriptibles. Son privados del Estado los que éste posee con carácter de enajenabilidad y sujetos a la prescripción.

¿A cuál de estas categorías pertenecen los Ferrocarriles?

Ellos pueden ser del dominio de particulares como del Estado.

Y como patrimonio del Estado, el ferrocarril es bien público o privado?

El artículo 2342 del Código Civil que enumera los principales bienes privados del Estado Nacional y de los Estados Provinciales, incluye a los ferrocarriles como bienes de este orden en su inciso 4.º, que dice: «Los muros, plazas de guerra, puentes, ferrocarriles y toda construcción hecha por el Estado o por cualquier título». Por lo tanto, tales medios artificiales de comunicación que son del dominio de los Estados Nacionales o Provinciales, forman parte de su riqueza privada; luego, son siempre bienes privados, ya en manos del Estado, ya en manos de particulares (sean o no éstas personas jurídicas).

Pero estas vías de comunicación y transporte no se constituyen para ser usadas particularmente por los que tienen sobre ellas la propiedad, sino que el objeto de su existencia, es servir de utilidad común con sujeción a las prescripciones fijadas por ordenanzas y por leyes que, amparando los legítimos derechos de sus propietarios, dan seguridades al público en salvaguarda de sus intereses propios.

(1) Dominio es el derecho real en virtud del cual una cosa se encuentra sometida a la voluntad y a la acción de una persona en la forma más extensa.

De todo esto resulta, que el ferrocarril es un bien del dominio privado, sujeto a un servicio público; es un bien privado que sirve a necesidades locomotivas del país.

Sabido es que los bienes del dominio público, siempre están sujetos al servicio público, y no en forma individual sino con carácter colectivo, tal: la Marina de Guerra, los armamentos del Ejército, etc. Tienen como característica fundamental que están fuera de la circulación del comercio, mientras una ley especial y fundada en razones de conveniencia o utilidad las declare cosas negociables, levantando la prescripción que las amparara.

No así los bienes privados, que según su naturaleza pueden o no afectarse al servicio público; que son susceptibles de ser transmitidos en su dominio a otras entidades y son siempre prescriptibles; aún cuando los ferrocarriles, sea cual fuere la autoridad, persona o entidad de que dependen, las condiciones de su enajenabilidad son relativas.

Los tiene con este carácter el Estado, quien para transferir su dominio necesita informar sobre la conveniencia o utilidad de hacerlo ante las Cámaras Legislativas, las que se resolverán aceptando o rechazando la operación según lo estime conveniente; y los tiene también con este carácter, el propietario o empresa particular, que así como para construir sus líneas hubo de obtener la expresa concesión gubernativa, debe al igual obtener autorización de dicha procedencia para transmitir su dominio.

Se impone esta exigencia, en el caso de la transmisión hecha por el Estado, por la importancia de la operación que generalmente importa; en el caso de la transferencia entre particulares, para asegurarse la integridad de las condiciones inicialmente exigidas a la empresa constructora.

Luego, conceptuando que el ferrocarril es un bien privado, está sometido a las prescripciones del Código Civil en todas aquellas manifestaciones que rige esta clase de bienes y que no modifiquen disposiciones especiales de la materia.

DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL DERECHO COMERCIAL. — Nuestro Código de Comercio en su capítulo V, título IV, entre los agentes auxiliares del comercio, comprende: a «los

acarreadores, porteadores o empresarios de transporte», mencionando expresamente a las empresas de ferrocarriles en el artículo 8.º de dicho capítulo.

¿El transporte es entonces un agente auxiliar del comercio?

El doctor Antonio Maresca, Profesor Titular de Derecho Comercial en nuestra Facultad, ha dicho al respecto: «Se sabe la importancia capital que tiene el transporte en el desarrollo de las transacciones comerciales, y que realmente es un acto principal dentro de la economía general de los actos de comercio; sin embargo, dado el carácter meramente aislado, es que el Código lo comprende entre los actos auxiliares, siendo no obstante un acto principal del comercio».

El transporte entonces, que aisladamente puede no importar un acto de comercio, sino una locación de cosas o servicios, y por lo tanto determinarse como acto civil, toma los caracteres de acto comercial, cuando se realiza bajo la forma de empresa permanente, o sea, repitiendo con frecuencia el transporte de personas o cosas, por ajustarse así a los requisitos enunciados en el capítulo I, título I de nuestro Código.

En efecto, el artículo 1.º dice: «Que la ley declara comerciante a todos los individuos que teniendo capacidad legal para contratar, ejercen de cuenta propia actos de comercio, haciendo de ello su profesión habitual»; y por el artículo 8.º, inciso 5.º, se declara acto de comercio: «El transporte de mercancías o personas por agua o por tierra»; de lo cual se deduce, que el transporte, y en nuestro caso particular el Ferrocarril, no constituye un agente ni un auxiliar de comercio, sino una verdadera entidad comercial por la característica propia de sus actos, la forma habitual de su profesión y la indispensable capacidad de las empresas ejercientes. Por lo tanto, es un sujeto que cae bajo las prescripciones del Código de Comercio en cuanto lo rijan leyes especiales sobre dicha materia.

CONTRATO. — El mismo contrato del transporte, que por sus características propias parece substraerse al régimen imperante para los contratos del derecho comercial, mantiénese sin embargo dentro de dicha categoría en razón a la índole comercial del acto que está destinado a formalizar.

Estas particularidades a que hacemos referencia, surgen de las leyes especiales que rigen la materia, y aún cuando no vamos a intentar destacarlas en forma minuciosa, desde que gravita sobre nosotros la presión del tiempo, abriremos aquí un breve paréntesis para mencionar las principales, aquellas que por su naturaleza le imprimen un sello de mayor diferenciación con el contrato del derecho común.

Desde ya, las limitaciones de libertad impuestas a las partes concurrentes en la convención del transporte ferroviario, atribuye modalidades excepcionales a este contrato que lo distinguen particularmente de los del estricto y exclusivo régimen comercial.

En la celebración de los contratos comerciales, sábase que la ley rige solamente sobre su forma externa, es decir, determina con carácter general, los requisitos que indispensablemente deben revestir para su validez jurídica, pero no interviene en la substanciación del mismo; lejos de eso, deja que el contrato se formalice mediante la independiente proposición y aceptación de las partes interventoras, sin fiscalización oficial alguna del convenio en sí, concurriendo únicamente la acción de la autoridad competente para obligar el cumplimiento del pacto surgido a raíz de documento válido, y cuando él ha sido hecho sobre cosa determinada a persona también determinada que debidamente ha aceptado el llevar a término lo convenido. Y es precisamente por la ausencia del requisito de la individualización de la otra parte, que no obligan jurídicamente las ofertas hechas en general por el comercio al público.

Pero en el caso de los ferrocarriles, la situación y sus efectos son distintos; el contrato se constituye y obliga de diversa manera que el contrato del derecho común, debido a que la directa ingerencia administrativa que el Estado toma en ello, las disposiciones legales que con carácter especial rigen la materia ferroviaria, los reglamentos, los contratos de concesión, etcétera, crean para las empresas y el público el acatamiento de modalidades particulares en este concepto.

Así tenemos que, las ofertas de las empresas ferroviarias, hechas sobre tarifas uniformes y generales, y susceptibles de ser intervenidas por el Estado, se proponen a un público indeterminado, indefinido, sin designación individual alguna, y

por lo tanto general, de modo que todos indistintamente pueden concurrir a su aceptación; y es en virtud de la expresa manifestación de conformidad hecha por una entidad determinada de ese público que el contrato queda concluído y la empresa obligada a recibir la carga.

¿Por qué estas imposiciones que crean a las empresas limitaciones en la libre facultad de contratar?

Simplemente porque, como ya hemos dicho, el ferrocarril como elemento del transporte no es una industria de exclusiva proyección privada, sino de influencia directa e inmediata en el interés público, al cual se halla íntimamente vinculado.

En consecuencia, como instrumentos de interés público, caen bajo el régimen del derecho público, y como elementos de acción privada quedan sometidos al régimen de los Códigos. En el primer caso, los medios del transporte interesan directamente a la sociedad en que actúan, por eso nuestra Carta Constitucional, los considera instrumentos de la prosperidad del país; de ahí las disposiciones especiales creadas en el contrato de transporte y que han de asegurar sus beneficios, sin que por ello hayan de perjudicarse las aspiraciones legítimas de sus propietarios.

Cuando el transporte, es organismo del derecho privado, el contrato se formaliza mediante la expresión de voluntad común de las partes interesadas, en cada caso, pudiendo variar en cada uno de ellos la forma y alcance de las estipulaciones, como en cualquier otro contrato del derecho común, y no existiendo de parte del transportador, obligación de prestar el servicio sino desde el momento que se ha comprometido formalmente a hacerlo con persona y por carga determinada.

MONOPOLIO. — Se ha atribuído por muchos tratadistas, la ingerencia inmediata de los Poderes Públicos en el contrato de la industria ferroviaria, debido a que esta especie de vehículo ejerce un monopolio de hecho en la región por que atraviesa, y por lo tanto exige una especial vigilancia, a fin de mantener la explotación en un nivel equitativo y de estricta igualdad.

Es perfectamente cierto, que el ferrocarril ejerce por su naturaleza misma, por las ventajas que rodean a sus servicios, una inevitable absorción del tráfico en toda la región cruzada;

y aún más, puede hasta ser principal generador de monopolios, como nos lo demuestra abundantemente la historia industrial de la gran República del Norte, la patria ideal de los trusts.

«Sabido es que donde existe el ferrocarril—nos decía el doctor Maresca en una de sus luminosas conferencias—generalmente muere cualquier otro medio de transporte y llega hasta hacer desaparecer el marítimo o fluvial, porque aún cuando el flete sea mayor, por su rapidez ofrece mayores ventajas que éste. Con respecto a los demás medios de locomoción, todos desaparecen por razón de las conveniencias económicas que representan» (1).

En efecto, un caso típico y real de éste, lo tenemos con nuestro Río Paraná, respecto al transporte de la leña y madera que baja desde las provincias y gobernaciones del Norte.

El viaje lento ha conspirado allí tanto como el alto flete contra la explotación forestal del Norte y centro de la República. Por eso, y no obstante las facilidades para adoptar el transporte fluvial en esta riqueza nacional, hasta hoy el ferrocarril ha monopolizado la carga modelera y leñera en mérito a sus condiciones de rapidez, seguridad, elementos para la carga, etc., etc., que en su conjunto han hecho despremiar las ventajas del menor costo que el transporte fluvial es susceptible de aportar.

Ello concurre entonces a demostrar dentro de su orden, como el ferrocarril llega a monopolizar el tráfico de una zona, no obstante la existencia de todos los demás medios del transporte capaces de realizar el servicio, los cuales caen en desuso y terminan por desaparecer.

De manera que, el ejercicio del monopolio que de hecho, y muchas veces por derecho, ejerce el ferrocarril en las zonas servidas, si bien no importa causa justificativa suficiente para determinar el control que el Estado ejerce en su régimen, ella es una de las tantas causas influyentes en esta circunstancia especial que restringe a la industria del riel, la amplia libertad de contratar el transporte.

De todos modos, así como, apesar de ser un bien privado, el ferrocarril es intervenido oficialmente al tiempo de su constitución, y posteriormente, durante su explotación, en razón al

(1) Conferencias de 1914 pág. 26.

carácter público que invisten sus servicios, así también procede la ingerencia gubernativa en la combinación de las empresas con el público para la realización del transporte, por que la trascendencia de dichos actos va más allá del interés inmediato de las partes actoras en cada caso particular, y alcanza directamente a la sociedad y a las zonas en que estos organismos del tráfico actúan.

DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL DERECHO PENAL. — En materia ferroviaria tiene el Derecho Penal clasificados dos clases de delito: Los que directamente tienden a obstaculizar o impedir el tráfico; y los delitos comunes consumados contra la vida y la propiedad de las personas.

Son los del primer grupo, de carácter esencialmente peculiar del tráfico, y que violan las leyes que en forma expresa reglamentan su actividad (1). Constituyen un atentado contra el tráfico cuyo juzgamiento corresponden a los Tribunales Federales.

Los del segundo grupo caen bajo la prescripción del derecho común, y son resueltos por los tribunales en cuya jurisdicción se hubieren cometido.

(1) Ley general de F.F.C.C. Título V, Cap. 1 y 2 y Art. 1.º del Título VI.

FERROCARRILES DEL ESTADO

CAPÍTULO III

Conscientes los gobiernos de la preponderante influencia económica que los ferrocarriles tienen en el desenvolvimiento y progreso material de los pueblos, ha sido para ellos materia de constante preocupación el extenderlos y vincularlos cada vez más al territorio e intereses de sus respectivos países.

El celo y la aplicación constante que las grandes naciones han puesto al servicio de estos organismos del tráfico, tuvieron la virtud de multiplicar la actividad que apreciamos en diversos órdenes y, hoy por hoy, su vasta y robusta nervadura de rieles, es la gran reguladora de todos sus movimientos, decidiendo en modo apreciable el resultado de sus operaciones, no sólo en el campo de las conveniencias económico-comerciales, sino también en las políticas.

Ahora bien, en la práctica, la explotación de los ferrocarriles se efectúa por medio de diversos sistemas, de los cuales los más usados son:

- 1.º Explotación del Estado, en forma de monopolio.
- 2.º Propiedad temporaria de las empresas privadas, debiendo al transcurso de un tiempo convenido, pasar su explotación al Estado.
- 3.º Propiedad del Estado y explotación por los particulares, o sea, sistema del arrendamiento.
- 4.º Coexistencia de la explotación oficial y privada.

Y dentro del régimen de la empresa particular pueden a su vez ofrecerse casos distintos:

a) Constitución por la amplia libertad; que equivale a permitir la competencia sin limitación.

b) Construcción en virtud de especial concesión de los

poderes públicos, sea o no con ventajas y garantías para el concesionario.

Actualmente es tendencia casi unánime en los países de la Europa continental, concentrar en el Estado la dirección y alto manejo de los sistemas ferroviarios. ¿Por qué esta orientación? ¿Acaso por que será el Gobierno la entidad más apta para encausar y dirigir esta clase de actividades?

Por otra parte, ¿hay conveniencia en que el Estado establezca y explote industrias por su cuenta, riesgo y provecho, concurriendo con las particulares de esa índole?

Si su actividad se despliega sólo al impulso del interés fiscal, parecemos que tras un estudio financiero especial en cada caso, sólo procederá una decisión en sentido favorable a la teoría del Estado industrial, cuando la acción que se propone desdoblarse no lesione los fines y móviles primordiales para los cuales el Gobierno ha sido instituido.

Hay en efecto, actividades y empresas cuyos propósitos, esencialmente sociales, se prestan para que el manejo de ellos por el poder público, redunde en beneficio de la colectividad, v. gr.: la instrucción pública; el correo, las obras sanitarias, el servicio de policía y en muchos casos, también los ferrocarriles y la marina mercante. El uso común e imprescindible casi siempre de los mencionados servicios, como así mismo la exigencia de una garantía que repose sobre entidad capaz de sostenerla y cumplirla, contribuye a hacer del Estado el más apto para conservar en sus manos las riendas de su dirección y administración.

Es verdad que en cuestión de ferrocarriles, las ideas al respecto hallanse muy divididas, admitiéndose en pro y en contra del Estado constructor y explotador de ferrocarriles con razones de mucho peso por ambas tendencias; aún cuando se trate de principios y manifestaciones teóricas, cuyo grado de bondad sólo cabe apreciarse en el terreno de la práctica, el que cómo se sabe, no es uniforme en todos los países ni en todas las circunstancias.

Se sostiene por una parte que el Estado es el propietario y administrador ideal de los ferrocarriles en virtud de que:

a) Es el mejor informado para conocer de antemano, las necesidades de una línea en determinada región y del resul-

tado económico que es susceptible de producir no sólo en el presente, sino también en un futuro más o menos próximo.

b) No busca el lucro inmediato de la empresa, sino favorecer el desarrollo y explotación de la producción en las diversas zonas de su adaptabilidad o existencia; no deteniendo muchas veces su extensión ni las perspectivas de la falta de retribución suficiente con que cubrir por entero sus gastos.

c) Constituyendo los ferrocarriles un monopolio de hecho y hasta de derecho en la región que atraviesa, abandonando éstos a la voluntad de particulares, pueden convertirse en elementos peligrosísimos para los intereses de la comunidad.

d) Se trata de instrumentos de utilidad pública que llenan necesidades sociales y económicas como otros que las conveniencias han confiado exclusivamente al Estado, tales: el Correo, el Telégrafo, etc.

e) Pueden ser utilizados estos organismos en el sentido primordial de la colonización, llenando con ellos un plan de gobierno antes que una simple operación de empresa.

f) Finalmente, lo aconseja razones de alta política que están dentro la esfera exclusiva del Gobierno, sea con reflejo internacional o extensión puramente interna.

Por su parte, la teoría opuesta, argumenta la ineficacia del manejo de los ferrocarriles por el Estado con los siguientes fundamentos:

a) Dado el cúmulo de funciones que de todo orden están confiadas al poder público, no puede esperarse que dedique a la explotación del riel la atención que la magnitud y complicación de su engranaje exigen.

b) Que por lo general en los círculos del Gobierno no se cuentan con los conocimientos técnicos y económicos suficientes sobre estos organismos; ni puede mantenerse la independencia de influencias oficiales en la formación de su personal de oficina y servicio, posponiendo fácilmente la capacidad al favoritismo, por propias exigencias sociales, cuando no por miras electorales.

c) No manejando el Estado capitales con el carácter de cosa propia que reviste para el particular, carece de ese incentivo y estímulo que mueve a la empresa privada hacia la previsión, la economía y el interés constante para su conserva-

ción y mejoramiento, con beneficio del público que dispone así de un servicio más regular y posiblemente más conveniente.

d) Como por su inmediato interés las empresas propenden al adelanto de las localidades tributarias de su tráfico, quedan éstas en condiciones de ser beneficiadas por la acción conjunta de las empresas y del Estado; mientras que si las primeras no existen, todo se reduce a lo que pueda hacer la segunda.

e) Finalmente, en cuanto respecta al orden político, la facilidad y espontaneidad con que las empresas han llegado a ponerse a disposición absoluta de la Dirección Superior del Estado cuando ha procedido, desvirtúa la ventaja que se les pretende atribuir en este sentido.

No cabe duda que fundadas razones sustentan ambos criterios. Pero la inclinación hacia el uno o hacia el otro, como ya dijimos, sólo puede producirse acertadamente en presencia de las conveniencias especiales, propias y actuales de cada país, adoptando en cada caso el que mejor responda a sus propósitos económicos y políticos, a sus facultades y hasta a su capacidad económica y administrativa.

No obstante, es de notarse que en muchos países europeos, se ha sentido la conveniencia de centralizar y unificar la propiedad y la dirección de los ferrocarriles en la entidad del Estado. Alemania inició esta tendencia adquiriendo su Gobierno por medio del rescate todas las líneas concedidas a particulares y administrándolas íntegramente; preocupándole muchísimo la ampliación de su sistema, aunque quizá sobre un plan más estratégico que económico. Bélgica y Suiza siguieron el mismo procedimiento del rescate. Austria tenía hasta hace poco en manos del Estado las $\frac{2}{3}$ partes de su red. En Italia donde el gobierno construyera los ferrocarriles para entregarlos al arriendo, desde 1907 los administra directamente. En cambio en Francia subsiste aún el sistema de la concesión, si bien el Estado posee algunas líneas. En Inglaterra reina la concesión en su más amplia acepción, desentendiéndose el Estado hasta en la administración de las obras de su propiedad, para la cual existen comisiones sindicales denominadas «Public Trusts». En los Estados Unidos todos los ferrocarriles son manejados por particulares, otorgando las concesiones los

respectivos Estados con carácter de respeto y acatamiento mutuo.

En la República Argentina, aún cuando el Estado posee algunas líneas de no escasa importancia, el régimen imperante es el de la concesión, siendo compañías inglesas y francesas las dueñas y administradoras de los más importantes sistemas.

Veamos qué conveniencias o desventajas podría ofrecer en nuestro país el régimen único y exclusivo de los ferrocarriles del Estado, consultando su situación, características y condiciones propias.

Ante todo cabe observar que la vasta extensión del Territorio Nacional, ha llegado hasta a inspirar el lamentable concepto de que es causa de nuestros mayores males, porque, se dice, aquí el progreso tiene que luchar con demasiado desierto, lo que le lleva a perder forzosamente mucho de su vitalidad. Las fuerzas así disgregadas se debilitan y su influencia deja de tener poder decisivo en el campo de su actuación; v. gr. nuestros ferrocarriles, quienes no aportan a la comunidad todo el provecho de que son susceptibles, ni ellos obtienen los beneficios a que la condición productiva del país les autoriza a aspirar.

En verdad el territorio argentino está en su interior poco menos que despoblado y entregado a una inercia desconsoladora. Mucho queda por hacerse allí... y está descontado que sin el aliciente del ferrocarril poco, muy poco, es lo que se llegará a hacer. Sin embargo, la empresa privada no aventura sus rieles en avanzadas de esta naturaleza por la absoluta inseguridad reinante, o porque, aún cuando positivamente vislumbrados, los beneficios se harán esperar más de lo acostumbrado en estas y demás clase de actividades. Convencido de esta verdad y de sus consecuencias, es que el Estado decidió coadyuvar en la extensión de líneas, trazándose un programa ferroviario que, sin lesionar situaciones creadas, satisficiera intereses generales. En base a este programa adquirió y construyó líneas y ramales hasta poseer un sistema, tipo económico, que hoy pone en comunicación el Norte y Oeste con el litoral de la República y proyectó una red de ferrocarriles de fomento que ya cuenta con una parte de vía en explotación.

¿Es censurable esta participación del Estado, o en cambio, viene a satisfacer una sentida necesidad en el concepto de la vialidad?

Visto el débil interés del capital privado para solucionar el problema del transporte en determinadas zonas del país, y el carácter imprescindible de esas obras donde la población y la producción ofrecieran una probabilidad asegurada, decididamente conceptuamos lógica y necesaria la participación del Estado en esta clase de empresas.

A nuestro ver, no justifica absolutamente el retraimiento de las fuerzas nacionales y de la acción oficial, la esperanza, ni siquiera la certidumbre, de que a la larga o a la corta, vendrá el capital extranjero con su reconocida decisión y tenacidad a preparar el camino que ha de ampliar el horizonte de la producción y de la industria nacional.

¿Acaso hemos de aguardar que siempre nos llegue íntegra de afuera, la vibración que ha de despertar las regiones retardadas de la República, sin que nos sea dado extraer del laboratorio nacional las drogas que han de prestar vitalidad a las articulaciones débiles de su organismo? Absolutamente nó, y ahora menos que nunca, que pueblo y gobierno aprovechando de sus propias aptitudes están facultados para producir tanto en aras del noble ideal del progreso que impórtan los ferrocarriles, como para hacer atenuar y hasta desvanecer la imprescindible necesidad de introducir de afuera la esencia que ha de imprimírles la vida. Ardua sería sin duda la labor exigida en este campo, donde la capacidad y la tenacidad deberían substanciarse en alto grado; pero claros y ciertos como la luz meridiana déjanse entrever los resultados artamente compensados que coronarían el esfuerzo, en base al poder retributivo del país.

Hemos dicho que el ferrocarril en la República Argentina ha marchado constantemente a la vanguardia de las manifestaciones activas, y bien: a él debemos seguir confiando esta misión de honor. Pero, ¿existen actualmente en el país, o fuera de él capitales dispuestos a correr el riesgo de extender rieles en pleno des poblado?

La rapidez con que se han desarrollado y la densidad relativamente apreciable que cobraron estos organismos de la co-

municación entre nosotros, muestran con evidencia el atractivo que ellos debieron hallar en la propia naturaleza del país, e inducirían a pensar en que la inalterabilidad de estos atributos serían aliciente para su mayor extensión. Pero es el caso de observar a través de los hechos, que el capital privado entre nosotros no se siente animado por ese espíritu temerario y audaz, de que tanto ha hecho galas en países de evolución vasta y vertiginosa, de lo cual son ejemplo vivo los Estados Unidos del Norte. Muy al contrario, nuestras empresas ferroviarias han obrado constantemente al amparo de las más amplias precauciones, midiendo y pesando las inversiones que exigieron esta clase de explotaciones, a fin de que no faltaran los beneficios positivos de inmediato, a todas las sumas de sus capitales comprometidos. De ahí que resultarán servidas con amplia abundancia, las comarcas evidentemente ricas o capaces de serlo con máxima facilidad, provocando así dentro de ellas el agrupamiento de casi todas las líneas, y sin excepción, las más importantes. Es verdad que tampoco allí encontró el ferrocarril al tiempo de establecerse, las poblaciones formadas y las explotaciones constituidas tal cual hoy se ofrecen a su tráfico, sino que se produjeron como consecuencia misma del avance de sus hilos metálicos; pero es que la disposición natural de esas regiones, en el litoral y centro de la República, no ofrecieronle tan sólo probabilidades de próxima prosperidad, sino la seguridad infalible de una situación ventajosísima inmediatamente que la palanca del transporte sacudiera su indolencia.

Mientras tanto, zonas muy grandes, como la del Sud, donde no están ausentes las riquezas tentadoras, ni falta relativamente la población que arranque y lance a la circulación un cúmulo de productos valiosos, han sido tímidamente miradas por el capital ferrocarrilero, y sólo un plan bien concebido por el Estado, pero desgraciadamente mal llevado a la práctica, acaba de extender allí algunos trozos de línea, que por su dislocación pocos beneficios reportará mientras no se complete el sistema proyectado.

¿Hasta cuando estarán condenados estos territorios al silencio, si la población y con ella la actividad, no los ha de conmover intensamente mientras permanezcan huérfanos del medio de comunicación fácil y económicamente accesible? Ha-

brá que esperarse a que antes se espee más la red en la zona favorecida, o se agoten sus potencias productivas, para que la locomotora vaya a remolinear el polvo patagónico?

Imprescindibles necesidades económicas, sin excluir las políticas, presionan para que se cierre el desgraciado período de nuestros desiertos; y está dicho que sólo el ferrocarril podrá hacer esta hermosa conquista.

Luego, si la empresa privada se subtrae por falta de suficientes atractivos a aquellos pedazos de la República, al Estado incumbe directamente avocarse la solución, concurriendo a realizar estas obras de prosperidad nacional en la medida que se lo permitan sus condiciones financieras, y a base de un plan constructivo ampliamente informado.

Evidentemente, los resultados efectivos de dichas líneas, podrán resultar deficientes hasta una época que no es fácil precisar; pero considerando que en este concepto no ejerce el Estado como una sociedad puramente comercial que percibe el tanto por ciento, cabe posponer por un tiempo esa finalidad a las de orden superior, cuales son las del bien común, sin perjuicio de que sus beneficios llegarían de inmediato a recabarse indirectamente por conductos diversos, (cuáles serían: valorización de las tierras fiscales, percepción de impuestos, contribuciones, etc.).

En general, las dificultades que con carácter de insalvables se han expuesto muchas veces para conceptuar impropiciente la extensión de líneas bajo la administración del Estado no se sostienen sobre bases incommovibles.

Disentimos absolutamente de la opinión vertida por un legislador argentino en virtud de la cual «los gobiernos sudamericanos no pueden tener ferrocarriles, porque les falta las dos cosas necesarias para ello, que son: el capital y la competencia administrativa». En cuanto al argumento del capital es tan débil, tan sutil, que se desmorona fácilmente ante la consideración de que para realizar obras indispensables al bienestar y prosperidad nacional no han de faltar combinaciones económicas, no ruinosas, que aporten las sumas por ellas reclamadas; tanto menos cuanto que la inversión de que se trata, bien concebida y debidamente atendida, es capaz por sí misma

de amortizar en plazos relativamente breves el importe insumido.

El empréstito interno o externo, sería uno de los tantos resortes indicados para la realización de un buen plan ferroviario. ¿Acaso no se han levantado para satisfacer obras menos indispensables, tales como lujosos edificios públicos en la Capital, y las decantadas Avenidas Diagonales? Pero si ello no fuese posible o conveniente, queda aún un recurso que ha sido propiciado en nuestro país por hombres de la talla de Avellaneda: «Ahorremos sobre el hambre y la sed», para dotar con líneas de acero allá donde en vano se esperará la acción privada. Y ante la objeción justa que pudiera hacérsenos actualmente sobre la imposibilidad material de *ahorrar* más en nuestros días, cuando ella constituye la palabra de orden, que rige en todas las esferas, respondemos que no serían por cierto las grandes iniciativas para las épocas de las grandes crisis como la que transitoriamente nos afecta; pero ellas pudieron caber antes, y a no dudarlo, caberán inmediatamente después del paréntesis actual, pues el derroche y despilfarro de que ha dado muestras al país, viviendo en la inconsciencia de una prosperidad repentina, inducen a pensar que si tanto dinero mal gastado en las esferas del gobierno, se hubiese destinado a los fines que proponemos, el país tendría hoy de dónde sacar las fuerzas que arrojaran para siempre lejos de nosotros ese fantasma de la crisis periódica que amedrantan su vitalidad, que azotan su economía y sofocan la prosperidad de iniciativas racionales.

Respecto a la falta de competencia administrativa, se nos ocurre que es ella una calificación bastante gratuita e infundadamente avanzada.

¿Por ventura será incapaz de manejar un sistema ferroviario la entidad que tiene confiados a su dirección los intereses de mar y tierra de la República; la misma que ha sabido dar forma y vida a tantos otros organismos económicos igual c más delicados que aquel, conduciéndolos por la senda segura y próspera porque van encaminados?

Ciertamente que no pretendemos sostener la tesis de que sería ventajoso para nuestro país, —a lo menos por ahora— que el Estado monopolizara este servicio público. Desde luego, el poder de sus finanzas ni remotamente permitiría hacernos esa

ilusión; pero sí, creemos que «el Estado debe ser industrial siempre que su existencia y su prosperidad así lo exijan, y siempre que el particular o las asociaciones de particulares no puedan reemplazarlo, y si no hay capitales ni propios ni extraños para emplearse en ferrocarriles, donde no los haya, y si la suma de las ventajas para el Estado es mayor que la suma de las desventajas, el Estado debe hacerse cargo de esta industria dejando de lado las teorías»; con lo cual beneficiará directamente los intereses de la comunidad, y por reflejo, los suyos propios (1).

Se nos podrá observar que nuestro ambiente oficial, y la misma forma de gobierno que impone el cambio de sus dirigentes dentro de un plazo relativamente breve, es inadecuado para emprender programas económicos de gran magnitud y lejana repercusión, como importaría el lanzarse decididamente a la extensión de los ferrocarriles pobladores. Se nos dirá también que una prueba de la incapacidad administrativa de nuestros gobiernos en esta clase de empresas, la tenemos en la vida lánguida y absolutamente deficiente que arrastran las actuales líneas del Estado.

Perfectamente; pero debemos convenir: primero, en que un buen gobierno no debe detenerse ante la perspectiva de que el resultado provechoso de sus actos vayan a revelarse posteriormente a su mandato; no deben interesarle solamente las obras que en veinticuatro horas produzcan efectos deslumbradores y le cosechen el aplauso instantáneo. Recordemos que casi todos los actos más grandes llevados a cabo por nuestros gobernantes, han dado sus resultados mucho después de terminado su ejercicio activo y hasta cuando aquellos que los propusieron y prestaron el calor de su acción y de su entusiasmo, ya no pudieron recoger la gratitud nacional ni gozar de la legítima satisfacción que su obra cumplida debía proporcionarles. Y generalmente los beneficios de esos actos son constantes, amplios, imperdurables. . . En segundo lugar, si faltó un buen criterio para el pasado; si una desacertada concepción llevó a nuestros dirigentes a crear o adquirir líneas castigadas por el peso de otras líneas: si se olvidó que la colonización y el

(1) Bien dice M. Baudrillart, que la misión propia del Estado ni es *hacer* ni *dejar de hacer*, sino *ayudar a hacer*.

fomento de la producción en forma práctica eran indispensables para alimentar el tráfico de esos ferrocarriles; si por una errónea lógica se ha pretendido dotar a un sistema secundario y puramente económico, de todo el lujo y confort de que están provistos los que cruzan regiones centrales y de gran movimiento, o bien, cayendo en el plano completamente opuesto, no se las ha dotado de los suficientes materiales, instalaciones y accesorios para llenar el fin a que habían sido destinados; (1) si todas estas y otras causas y medidas equivocadas mantuvieron pobres unas líneas y llevaron al fracaso otras, nada nos autoriza a creer que igual criterio ha de seguirse sustentando invariable y fatalmente por nuestros gobiernos, del presente y del porvenir, que se habrán encariñado con la insuficiencia en el manejo de este resorte, y que la precipitación y abandono, denotado en el pasado, saturará en el futuro el régimen de concepción y administración de los ferrocarriles del Estado. Hoy que el país está definitiva y sólidamente constituido; que no hay problemas graves que afrontar en el campo del derecho internacional; que el orden y la armonía interna se mantienen imperturbables; que la producción en los renglones de sus principales tributarios está resueltamente encaminada; que el capital extranjero cimentado por auspiciosos precedentes fluye con facilidad a estas playas; hoy decimos, los problemas relacionados con la prosperidad que nace del trabajo, en su combinación con los organismos económicos, pueden absorber cómodamente de nuestros gobernantes la mayor parte de su atención y de sus fuerzas para llevar a la práctica aspiraciones de legítimo y general interés, v. gr. la de los ferrocarriles nacionales y en modo particular los de carácter poblador. Auspiciarlos, concebirlos e implantarlos ajustados a las reglas técnicas y científicas que procedan y de conformidad con la indispensable economía, (aún que no siempre del menor costo), será obra emi-

(1) El mal resultado de nuestros ferrocarriles del Estado — decía el ex ministro de Obras Públicas, Dr. Ezequie Ramos Mexía — ha procedido siempre de una sola y única causa: la insuficiencia de los equipos. Por regla general los administradores han sido excelentes; pero la impaciencia de los representantes provinciales ha exigido constantemente la construcción de nuevas líneas antes de dotar las ya construídas de los elementos indispensable y debido a ello se han hecho vías en muchas partes, pero los ferrocarriles eran tales en el nombre, porque, desprovistos de las cosas más necesarias, entregados a un servicio provisorio, no habían jamás de la situación precaria en que comenzaban a funcionar". Por nuestra parte convenimos en que esta ha sido una de las mayores dolencias que han mantenido postrados a los ferrocarriles del Estado, aún que la conceptuamos exclusiva y única.

nemente cara a los intereses nacionales. No se descuide el dato de que ellos deben adaptárselos a la clase de propósitos que están llamados a cumplir; destiérrense las influencias políticas en su ambiente; póngase al frente de su administración personas que concilien la ciencia con la experiencia, la competencia con la honradez; auxiliélos con planes de fomento, o por lo menos no se trave el natural desarrollo de las zonas adyacentes, reteniendo la propiedad de la tierra (1) o gravándola inadecuadamente; y se verá entonces como los ferrocarriles en mano del Estado también prosperan y harán florecer las comarcas yermas e inertes de hoy bajo su trepidación civilizadora. Serán además regulares controles de las empresas privadas; no para imponerles una competencia mortificante ni para llevar injustificado ataque a ese capital extranjero que conseguimos a costa de tantos sacrificios, sino para evitar posibles avances en sus pretensiones, reglamentarlos con mayor conocimiento de causa, e impedir que quede a su única merced la gran organización del tráfico en la República.

Actualmente sobre el total de las vías en explotación, sólo una sexta parte, o sea 4.360 kilómetros son de propiedad del Estado, (Argentino del Norte y Central Norte), a los cuales son de agregar 1.595 kilómetros por los ferrocarriles chaqueños y patagónicos que prestan servicios provisorios de Barranqueras al Oeste y Embarcación a Formosa, al Norte, y de San

(1) A ello se debe, en gran parte, el fracaso en la práctica de la importante Ley de fomento de los ferrocarriles Nacionales N.º 5559 cuyas orientaciones denunciaban todo un vasto programa de gobierno y toda una promesa halagadora para el progreso argentino, anunciando el ensanche próximo del escenario nacional.

Se votó por esa ley la construcción de 3.600 kms. de vía férrea económica, más puertos, canales, irrigación, etc. en las gobernaciones; cuyos recursos no llegarían a afectar las finanzas nacionales, porque dentro del concepto originario de esa ley serían reintegrados por el producto de la venta de las mismas tierras que con dichas obras quedarán beneficiadas; cumpliéndose así dos principios básicos que informarán a la ley: "1.º que las tierras públicas del Estado no deben pasar al dominio particular sino después de haber sido valorizadas por medio de la construcción de vías de comunicación, de puertos y otras instalaciones igualmente indispensables, en condiciones apropiadas para su explotación económica en forma racional y provechosa; 2.º que deberán ser costeadas esas obras por el mayor valor de las tierras que habrán de beneficiar, enagenándose a medida que las líneas vayan avanzando".

"Pero las tierras — dice el Dr. Ramos Mexía, en su Plan General de Obras Públicas, cap. 1.º — se guardan para la fantasía de ensueños que no se realizan, quedando todo como siempre sucede entre nosotros, en puro derrame de palabras", agregando luego: "Hacer ferrocarriles en los desiertos *impidiendo que estos sean poblados*, es algo que no podrá caber en ningún cerebro normal". He ahí justamente la causante de la crisis y fracaso de la ley, quiso ponerse en movimiento su engranaje manteniendo inerte una de sus principales piezas, la principal quizás, desde que poblar era el objeto inmediato de la ley mientras que los ferrocarriles constituían el medio — y esa desarmonía hubo forzosamente de malograrla.

Antonio a Nahuel Huapí, Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento y Puerto Deseado a Colonia Las Heras, por el Sud. El trasado de estas líneas indica que su objetivo fué, más de fomento que de especulación, informándolos así especialmente la ley promulgada el 11 de Septiembre de 1908, que autorizó al Poder Ejecutivo el estudio, construcción y explotación de los ferrocarriles, tipo económico, chaqueños y patagónicos. La Dirección y manejo de estos ferrocarriles propios, los ha confiado el Estado a un cuerpo especial de administración, montado a similitud de los ferrocarriles de empresas particulares, con el único distingo de su dependencia superior.

TARIFAS

SU RELACIÓN CON LA PRODUCCIÓN NACIONAL.

SEGUNDA PARTE

CAPÍTULO I

Vamos a referirnos en esta segunda parte a un punto netamente económico de la materia ferroviaria.

Tal es el estudio de las tarifas—*precio que por unidad de tráfico percibe la empresa en remuneración del servicio, o, dicho de otra manera, la suma que paga la tonelada kilómetro o el pasajero kilómetro por la realización del transporte*—en su relación con el poder retributivo de la producción nacional.

Peró como la referencia analítica de las tarifas sobre la materia del transporte—aún cuando se circunscribiera a limitados productos—por la cantidad y variedad de elementos que las substancian y la complejidad de las causas a que se vinculan, nos engolfaría en una extensa investigación, que no nos ofrece mayores perspectivas de éxito por la imposibilidad material de reunir las informaciones necesarias, y por la inestabilidad manifiesta de éstas, encararemos la cuestión dentro de sus contornos generales frente a la capacidad explotable de nuestros productos, deduciendo de dicha relación las consecuencias que las primeras engendran sobre los segundos, para sintetizar las conclusiones que conceptuemos procedentes.

La empresa ferroviaria, al igual de cualquier otra expresión de negocios, tiene por razón esencial de su existencia, la conquista de intereses para sus ingentes capitales, y es obvio que para obtenerlos es condición, *sine qua non*, que los ingresos se mantengan regularmente en un nivel superior al de los

gastos que la prestación del servicio demanda, en su conjunto de fijos y variables (1).

De modo que, el total de los gastos, en su manifestación más justa posible, ha de ser fuente principalísima de información en la delicada tarea de fijar los precios del transporte, y su descuido o falsa apreciación, causa suficiente para provocar la pérdida y aún la ruina de la empresa que tuviera en su favor el ambiente más propicio. Desde luego, este concepto no es privativo, singular, propio o exclusivo del negocio del riel, sino que se proyecta con la misma intensidad—aún que generalmente en forma menos complicada—sobre todas las demás industrias, las cuales, teniendo como éste por última y común finalidad el lucro, han de cuidar que las entradas superen a las salidas en una proporción que les permita resarcir paulatinamente el capital fijo y circulante invertido en la explotación y le redictúe un margen equitativo de ganancias líquidas.

Pero el gasto, como elemento determinativo del precio, no concurre tampoco en calidad de único y excluyente. Otros factores, causas e influencias, imponen su consulta con facultades no menos preponderantes en dicha materia; *verbi gracia*, la clásica ley económica de *la oferta y la demanda*.

En efecto, ésta expone en forma precisa el vínculo de relación existente entre la cantidad o capacidad de servicio disponible y las exigencias del mismo en un tiempo y lugar dado; de modo que, revelando la condición económica de la zona o producción servida, faculta la fácil percepción de los efectos de la tarificación impuesta, a fin de conservar su vigencia cuando así proceda, o modificarla conforme la práctica; las circunstancias y la capacidad lo aconsejen. En consecuencia, es atributo inherente a esta ley, la expresión axiomática de que, a mayor precio exigido para el transporte responde una menor solicitud de servicios; con la agravante de que la merma del tráfico es casi siempre proporcionalmente mayor al aumento producido en las tarifas, en razón de que, en la sociedad como en el conjunto de la producción, los elementos económicamente

(1) Son "gastos directos o variables" los que se determinan en proporción inmediata con el tráfico (de tracción y movimiento).

Son "indirectos o fijos" los que permanecen constante para una cantidad determinada de tráfico (de vía obra, tráfico y dirección).

La suma de estas dos clases de gastos para N unidades de tráfico, constituyen el "gasto o costo total" del transporte.

pobres superan el número de los ricos, dando así lugar a los más abundantes transportes. De ahí la regla siguiente, que es estrictamente observada al tiempo de confeccionarse o modificarse las tarifas:

Las sumas de los transportes posibles crecen en proporción cada vez mayor a medida que las tarifas dejan de ser prohibitivas para los pasajeros de clase modesta y para los productos de bajo valor comercial.

Luego, el «costo» del transporte y la «ley de la demanda» son en definitiva, las grandes influencias de pulsación inevitable en la determinación de las tarifas, a parte de las muchas otras que con carácter más secundario concurren, o que las circunstancias llegan a imponer en cada caso particular.

Señalando ambas, con bastante precisión, la elasticidad máxima y mínima dentro de la cual cabe la graduación de los precios en general, se ha hecho elemental el principio de que el «costo parcial» ⁽¹⁾ informe el nivel inferior en toda tarifa, tal como el «costo de producción» estipula invariablemente el más bajo precio del producto; mientras el límite superior lo circunscriba la fuerza de la demanda, generada a su vez por el «valor» del servicio considerado; «valor» que para el pasajero será la «utilidad» o «provecho» que espere obtener del viaje, y para la mercadería la diferencia existente entre el costo de producción y el precio de venta, o sea, el excedente del valor que se le asigne en el mercado de destino sobre el valor originario en el lugar de producción, y que el ingeniero Schneidewind llama «coeficiente de transporte» expresándolo matemáticamente por $m - p = v$.

Es evidente que desde el punto de vista del nivel inferior, la operación se resolverá siempre en déficit, debido a que lo percibido no alcanza a resarcir los «gastos totales» o el «costo unitario» que en realidad le corresponden. Sin embargo a estos negocios desventajosos a primera vista, deben conformarse muchas veces las empresas, no sólo en el período inicial, sino hasta posteriormente—cuando están ya asegurados los beneficios de la línea—porque puede resultarles más conveniente realizar cierto transporte en estas condiciones, antes que excluirlos.

(1). «Costo parcial» es la porción de gastos directos correspondiente a la unidad de transporte.

En efecto, el sistema se hace adoptable como medio creador del tráfico—en cuyo caso dejará de cumplirse la regla usual de que las tarifas se acomoden en lo posible a la índole del transporte, para hacer de ellas instrumentos generadores de aquel—o bien, puede volverse aceptable en cualquier momento de la vida de un ferrocarril, observando que el más pequeño sobrante que estos transportes deficientes sean susceptibles de dejar sobre los «gastos directos» importarán siempre un resto que, si por unidad de tráfico es despreciable, puede adquirir interés sobre una cantidad importante de unidades cargadas o en una extensión determinada de kilómetros recorridos. Un caso práctico y relativamente reciente viene en apoyo de la segunda circunstancia prevista en esta tesis: pre-cidiendo en Londres la asamblea anual de accionistas del Central Córdoba, Lord Farrer expuso: que a pesar de la concurrencia de circunstancias adversas al movimiento de sus líneas, las entradas generales del ejercicio vencido el 30 de Junio de 1917, acusaban un aumento de 20.755 libras esterlinas, atribuídas en gran parte a la carga de bajas tarifas, compensada por la gran extensión de kilómetros recorridos.

En concepto a la suma de unidades de transporte, obsérvase que, por el hecho de efectuarse el servicio, no siempre ocurre el aumento de «gastos indirectos»—desde que ellos permanecen constantes para una determinada porción de tráfico—de modo que el rehusarlo puede no tener la virtud de disminuirlos; mientras que, muchos pequeños sobranes sobre el «costo parcial» propenderán dentro de una determinada suma de transportes a indemnizar los respectivos «gastos fijos» de todo el conjunto de la carga, quedando así convertido el corto superavit de las restantes unidades, en una ganancia líquida para la empresa sirviente.

Una circunstancia cualquiera emanada de la índole o modalidad del tráfico, puede también inducir al uso de la tarifa inferior al «costo unitario» en casos especiales. Tal por ejemplo, podría producirse en una línea cuyo tráfico retributivo corriese en un solo sentido. Mientras por el descenso, supongamos, mantuviese un aprovechamiento completo de tracción, podría ocurrirle estar muy aligerado de carga en el viaje ascendente, por lo cual, la empresa llegaría a considerar oportuno

tuna la aceptación de cierto transporte, a un precio apenas superior al gasto directo; pues, debiendo el convoy hacer indispensablemente el viaje de regreso, podría haber la probabilidad de un pequeño beneficio sobre la carga adicional aceptada en esas condiciones.

Otra situación análoga se produciría para un ferrocarril que tuviese su principal movimiento en una época clásica del año—v. gr. la de una cosecha,—pasada la cual, disminuye notablemente su actividad; a la compañía podría convenirle en este período de tráfico lento, tomar cargas capaces de solventar únicamente el «costo parcial», y que con preferencia podrían constituir las útiles o accesorios de la producción que motivara su mayor tráfico en la época activa, como serían; toneles y canastos para Mendoza, bolsas para la zona del cereal, cajones para la del azúcar, materiales de estancia, pasajes para braceros al tiempo de las faenas del campo, etc., de todo lo cual se beneficiaría indirectamente con el mayor tráfico a que dichos elementos concurrirían luego a facilitar.

De todos modos es lógico y de buena gestión que la empresa previsora procure integrarse los gastos que dejara en descubierto este tráfico de estrecha capacidad gravable, en los transportes que originan el mayor movimiento, de modo que la estación muerta quede compensada por la de servicio máximo. Pero aún cuando esta combinación pudiera resultar imposible por el limitado coeficiente de explotación propio del tráfico de mayor volumen, siempre podrá justificarse la aceptación de ciertas cargas pobres en el período de escasa actividad, cuando por sí no impongan expresa alteración de los «gastos fijos», según lo acabamos de notar.

Luego, llegamos a la conclusión de que: puede interesar la ejecución de un transporte por debajo del precio del «costo unitario» antes que rehusarlo.

Veamos ahora las consecuencias de la elevada imposición, apoyándonos en la enseñanza emanada de los hechos a raíz de los últimos recargos aplicados con carácter general a las tarifas ferroviarias.

Un gerente o administrador de ferrocarriles, sabe que la más alta tarifa no le ha de producir el mayor beneficio, y por eso, a base del sistema de la multiplicidad, establece los precios

después de consultar el alcance de las materias de transporte frente al transporte mismo, y gravando, en igualdad de condiciones, más las ricas que las pobres, hace factible la carga de escaso valor sin perjuicio alguno para la empresa.

Conviniendo entonces en que los más altos precios de transporte no aportan siempre el sùmun de provecho apetecible, en virtud de la imposibilidad de circulación que crea para la carga de escaso poder retributivo, no es arbitrio de segura eficacia el alza de las tarifas cuando la magnitud del tráfico resulta insuficiente para rendir a la empresa transportadora un producto mayor, o cuando el aumento de gastos resta los beneficios razonables.

Sin embargo, tal ha sido el recurso a que sin reparos se echó manos entre nosotros, siempre que las finanzas ferroviarias han debido o han creído tonificarse; tal vez por que se les conceptuara por el más expedito, aún cuando no fuera el más lógico, científico y positivo.

«La tarifa—dice el Procurador del Tesoro, en su informe del 5 de Septiembre último—influye sobre los artículos que son materia de transporte en la misma forma que puede influir sobre ellos un impuesto directo»; de modo que una imposición demasiado fuerte tendrá por inevitable consecuencia, la restricción del tráfico en aquellos productos incapaces de resistirla, y una disminución de uso en los artículos que resulten explotados en su máximo valor comercial, provocando una menor circulación, que expondría la contraproducción de las tarifas alteradas, no ya desde el punto de vista del interés general que inevitablemente queda sacrificado, sino en cuanto al interés particular de las empresas se refiere.

Observando los resultados de los aumentos que desde 1914 gravitan sobre la producción y la riqueza nacional, y que representan sobre la tarifa original un 34,20 o/o para los transportes generales (lo que quizá no tarde en elevarse al 47,20 o/o con el nuevo aumento que se proyecta), y cerca de un 60 o/o para la hacienda, tenemos la restricción de tráfico en no pocos renglones de la producción nacional y en el movimiento de pasajeros cuya potencia económica no alcanza a satisfacer los recargos creados, y eso, que las proyecciones no se han determinado tan hondamente, en virtud al precio excepcional que la

mayoría de los artículos de la producción nacional gozan en las actuales circunstancias.

Quizá los resultados estriben esta vez más en la forma global en que fueron aplicados los aumentos—por la cual se destruyó la trama que equilibrara la correspondencia de las tarifas con el margen explotable de los productos—pero, lo cierto es que el recargo conspira evidentemente contra el aumento de tráfico, constante preocupación de las empresas, y será a no dudarlo de negativos resultados para sus intereses el día que Europa vuelva a su vida normal, emprenda la labor que ha de proveer a su subsistencia y provocar la concurrencia exterior.

Reanudando ahora nuevamente el hilo principal de nuestra exposición, que abandonáramos con las breves apreciaciones que nos surgiera el concepto del bajo y del alto precio del transporte, veamos someramente y desde un punto de vista general, el grado de adaptabilidad o influencia mantenido en los últimos años por las tarifas ferroviarias sobre la producción nacional. ¿Respondieron y responden ellas actualmente a la capacidad explotable de nuestras principales riquezas agropecuarias? ¿Son propulsoras de la producción o provocan indirectamente tiranía sobre su potencia redituable?

La red constituida por nuestros ferrocarriles, acercando y enlazando prácticamente las diversas regiones del país, y en modo particular las más ricas y pobladas, ha imprimido a todos luces un acrecentamiento en la producción nacional, que año tras año, ha abultado el número de las toneladas movidas a través de la República, produciendo por lo tanto, honda satisfacción el comparar las cifras de las estadísticas que anualmente compendian el proceso de las manifestaciones productivas del país en sus diversos órdenes. Pero a objeto de abreviar, nos limitaremos a exponer aquí, sólo el cuadro de conceptos y valores que en 1915 constituyeron el tráfico descendente de nuestros ferrocarriles, seguros de que él bastará para dar una idea de la importancia de nuestras principales actividades en el concepto de la producción.

EMPRESAS	GANADERÍA		AGRICULTURA		FORESTALES		MINERALES		OTROS AGROPECUARIOS		TOTALES		Precio to- medo por tonelada
	Toneladas	Valor \$ $\frac{m}{n}$	Toneladas	Valor \$ $\frac{m}{n}$	Toneladas	Valor \$ $\frac{m}{n}$	Toneladas	Valor \$ $\frac{m}{n}$	Toneladas	Valor \$ $\frac{m}{n}$	Toneladas	Valor \$ $\frac{m}{n}$	
F. C. C. Argentino	472.853	133.624.291	4.045.383	274.603.080	357.200	10.863.454	167.092	4.923.890	830.528	83.052.800	5.873.056	507.067.515	86
F. C. Sud	676.829	230.256.129	2.104.188	150.710.410	—	—	686.078	6.301.330	911.624	91.162.400	4.378.719	478.430.269	109
F. C. Pacífico	394.156	108.241.200	2.241.741	248.071.890	393.796	12.065.080	207.109	1.959.250	308.682	30.868.200	3.545.484	401.605.620	113
F. C. Oeste	378.397	100.328.101	1.446.300	97.563.540	2.622	157.320	8	40	171.223	17.122.300	1.998.550	215.171.301	108
F. C. C. Córdoba	55.145	19.063.545	1.134.583	71.019.030	640.638	15.891.324	105.502	1.859.630	411.043	41.104.300	2.346.911	148.937.829	63
F. C. P. de Santa Fe	110.139	29.197.584	470.649	40.529.530	591.740	31.311.184	6.729	231.675	201.379	20.137.900	1.380.636	121.407.873	88
F. C. C. Norte	68.946	21.232.226	333.050	13.503.840	567.294	22.869.362	32.714	2.725.735	125.020	12.502.000	1.127.024	72.833.163	65
F. C. Gral. Bs. As.	95.732	25.187.866	621.440	34.880.880	1.394	68.300	166	48.495	60.127	6.012.700	778.859	66.198.241	85
F. C. A. del Norte	14.822	4.792.941	64.596	12.018.320	76.414	2.532.094	127.229	4.428.645	29.984	2.998.400	313.048	26.770.400	86
F. C. N. E. Argentino	115.329	36.136.797	44.926	5.694.580	29.602	1.154.862	7.790	92.800	66.202	6.620.200	263.849	49.699.239	188
F. C. Buenos Aires	2.981	1.419.791	101.658	5.274.380	282	7.558	118	4.130	97.228	9.722.800	202.213	16.428.659	81
F. C. Midland	18.649	4.104.401	40.641	2.487.800	—	—	—	—	19.520	1.952.000	78.810	8.544.201	108
F. C. La Plata a Mo. V.	565	355.214	19.460	1.061.670	4.386	219.300	3.007	15.305	46.403	4.640.300	73.821	6.191.789	84
F. C. Rosario a P. Belgrano	14.390	3.628.248	245.882	17.299	508	16.826	977	10.915	9.785	978.500	271.542	21.933.799	81
F. C. Chubut	3.487	3.267.985	12.713	576.350	1.449	86.940	471	10.485	10.041	1.004.100	28.101	4.945.860	176
FF. CC. de E. Ríos	69.970	23.235.940	311.876	31.376.840	50.807	1.868.400	20.909	1.604.510	149.041	14.904.100	602.603	72.989.790	121
T. Rural Rafaela	167	111.990	41.111	4.190.560	84	3.448	9	315	2.306	320.600	43.677	4.536.913	104
Total General	2.492.557	744.484.249	13.280.197	1.010.862.010	2.718.162	99.115.452	1.365.908	24.217.150	3.450.136	345.013.600	23.306.960	2.223.692.461	95

Relacionando los totales generales expuestos, con la extensión de las líneas puestas a su servicio, correspondió en ese año una carga de 691 toneladas, con un valor de pesos 65.565 nacionales por kilómetro de vía, en concepto de productos nacionales; y aún cuando es verdad que estos datos aisladamente no autorizan mayores apreciaciones sobre la intensidad del tráfico ferroviario, notando que los frutos del país aportaron ese año un 70 o/o del tráfico total, deducimos que cabe juzgar la actividad de casi todos los ferrocarriles argentinos por el monto que esta carga anual representa; así como en Inglaterra el transporte del carbón por la alta proporción con que integra la carga total (generalmente 76 a 78 o/o), expone el grado de su movimiento.

En consecuencia, siempre que se manifieste entre nosotros insuficiente el volumen o el beneficio del transporte general del país, procederá como primera medida reparadora, propender al mejoramiento o a la extensión de las actividades agropecuarias, especialmente en aquellas manifestaciones más fáciles de robustecer en su volumen o su rinde económico; y ellos serán sin duda en primer término, los derivados agrícolas, o en su más propia acepción, los cereales.

He aquí agrupados en cinco categorías, los productos nacionales transportados por los ferrocarriles en 1915, en sus respectivas cantidades y valores.

Agricultura	13.280.197	1.010.862.010
Ganadería	2.492.557	744.484.249
Forestales	2.718.162	99.115.452
Minería	1.365.908	24.217.150
Otros agropecuarios	3.450.136	345.013.600
	23.306.960	2.223.692.461

De los cuales corresponde por empresa la siguiente proporción:

	Toneladas	Valor
	o/o	\$ m/n. o/o
F. C. Central Argentino	25.20	22.80
„ „ Sud	18.78	21.52
„ „ Pacífico	15.22	18.06
„ „ Oeste	8.57	9.68
„ „ Central Córdoba	10.08	6.70
„ „ Santa Fe	5.92	5.46
„ „ Central Norte	4.83	3.28
„ „ Cía. Gral. Bs. Aires	3.34	2.98
„ „ Arg. del Norte	1.34	1.20
„ „ Nordeste Argentino	1.14	2.23
„ „ Central de Bs. Aires	0.87	0.74
„ „ Midland	0.34	0.38
„ „ La Plata a Mo Va	0.32	0.28
„ „ Rosario a Puerto Belgrano	1.17	0.99
„ „ Chubut	0.12	0.22
„ „ Entre Ríos	2.58	3.28
Tranvía Rural Rafaela	0.18	0.20

Evidentemente es importante el tráfico que en sí provoca la producción nacional; a punto de que, *prima facie*, haría pensar en la existencia de tarifas convenientes que permiten su amplia circulación, si no fuera que el kilometraje de las líneas que la sirven y por lo general la insuficiencia del tráfico común, tienden a traslucir todo lo contrario. En realidad estas dos causas cargan a las fuentes naturales de la riqueza nacional con una doble compensación, a la cual súmase la que en concepto de previsión impone la incertidumbre de su propio tráfico; llegándose así a la conclusión de que el transporte no puede ofrecer a nuestros productos la condiciones de baratura, que le son indispensables para su más fácil multiplicación.

Y como no basta producir; no es suficiente que en el laboratorio amplio y fecundo de la tierra, se multipliquen anualmente las toneladas de sus frutos, para que el país prospere y se engrandezca, porque esa riqueza no redituará los beneficios concordantes a su importancia, mientras no se la secunde con la articulación científica de resortes que apoyen y encausen

acertadamente esas mismas energías productoras, conceptuando al ferrocarril como elemento de gran transcendencia en esta organización, interesa investigar la forma y medida de su aporte, a fin de descubrir si hay o no, causas capaces de restar eficacia a la acción impulsora de los ferrocarriles nacionales, y ello especialmente, en cuanto a las consecuencias que pudieran tener ante la producción del campo.

Nos lleva a esta observación el convencimiento de que el ferrocarril sólo llega a manifestarse íntegramente como exponente de progreso y motivo de positiva valorización para la región o país donde se tiende, cuando conforma sus servicios a las necesidades para que ha sido creado. Cuando su acción e intereses no se correlacionan con las necesidades y capacidad del ambiente en que actúa, no hay duda de que su aporte, siempre valiosísimo, se verá restringido u obligará a sacrificios; y aún más, de factor positivo se convertirá en negativo y hasta perjudicial cuando su desarmonía con las facultades del tráfico a que está destinado lo constituye en una carga para la economía nacional, de la cual absorbe casi el total de las compensaciones aportadas por las actividades movidas.

Por cierto que no cabe ni la menor duda sobre la acción benéfica y decisiva que los ferrocarriles han ejercido en el amplio escenario de nuestra economía; reconocerlo no exige generosidad sino que obliga la justicia, por eso nos place volver sobre esta apreciación, a riesgo de incurrir en notorias repeticiones; pero, ¿es éste concurso la expresión máxima de lo que dichos organismos son capaces de dar en la medida de su actual existencia? Lo será solamente si la disposición y costo de sus servicios responden a las condiciones propias del mayor tráfico.

Pero como ya lo hemos adelantado, el concepto del alto costo que entre nosotros es atribuible al transporte, nos insinúa la existencia de una causal que posiblemente pone dique a la extensión de su bienhechora influencia.

Difícil, o por lo menos demasiado extenso sería el análisis a que nos induciría el fundamentar tal aseveración, en virtud de la suma de elementos que directa o indirectamente intervienen en el proceso productivo, y que por lo tanto participan en la distribución de los beneficios; pero quizás nos dé una

idea de la participación que el ferrocarril tiene en el producto neto, el movimiento acusado por sus tarifas frente al mayor valor anualmente conquistado por las explotaciones agrarias más difundidas.

Remitiéndonos con este fin a los cuadros numéricos compilados por el doctor A. Bunge en su obra «Los Ferrocarriles Argentinos» y que fotografía en hermosos gráficos, observamos que para el trigo—el fruto más representativo de nuestro catálogo agrícola—los precios tomados en su término medio desde 1910 a 1918, acusaron un alza de 73,8 o/o dado a que el precio de 1910, pesos 8.59 moneda nacional, se elevó a pesos 13.06 moneda nacional, en el primer trimestre del último año considerando. A este movimiento progresivo de precio correspondió un aumento en el promedio de los fletes del 34,3 o/o para el año 1918, con respecto al de 1910; de donde resulta que el 73,8 o/o apuntado en el alza de los precios, figura absorbido en casi la mitad por el repunte de precio del transporte; quedando tan sólo el 39,5 o/o para subvenir a los aumentos experimentados en todos los demás renglones cooperativos de la producción, entre los cuales destácanse por su elevación manifiesta, los salarios, el costo general de la vida, los implementos agrícola, los envases, a parte de las nuevas irrogaciones exigidas por la reglamentación del trabajo, aumento de los seguros, etc. Tomado bajo este aspecto general de los números, llegamos indiscutiblemente a la consideración de que el transporte es el elemento proporcionalmente más oneroso para el producto de referencia.

En cuanto al maíz, observamos un promedio de alza, para el mismo período; equivalente al 42,3 o/o en los precios y al 21,3 o/o en los fletes, de modo que, igualmente en este caso, la mayor utilidad del producto se dividió en el justo medio, tomando los ferrocarriles íntegramente una de las partes y dejando la otra para las múltiples subdivisiones ocurrentes. Y así sucesivamente ocurre con los demás productos agrícolas de tráfico importante.

El ganado, por su parte, tomando por tipo el vacuno, de 1910 a 1918 (primer trimestre) obtuvo una mayor valorización media del 79 o/o y una alteración de las tarifas del 53,8 o/o; lo que de por sí dice de un alto porcentaje retenido por el trans-

porte, sobre el mayor precio conquistado por una de las ramas más importantes de nuestra ganadería, a cuyo mejoramiento concurrió decididamente el empeño y hasta el sacrificio de nuestros ganaderos.

En consecuencia, las relaciones apuntadas contribuyen a robustecer el concepto público sobre la elevada contribución requerida por el transporte a las fuerzas vitales a que se vincula en el campo de la producción.

No obstante, concurre a atenuar la fuerza del concepto la circunstancia de que al iniciarse el período señalado, la mayor parte de nuestros productos clásicos contaban ya con una valorización importante, que no cabe apreciarse desde una fecha relativamente próxima como es la que nos sirviera de base. Si en cambio nos remontáramos con este fin hasta el año 1900 por ejemplo, percibiríamos una escala de aumentos que, circunscribiéndonos a los 3 artículos tipos ácusan: el 115,5 o/o para el trigo, el 101,7 o/o para el maíz y el 142,9 o/o para el ganado vacuno; y como las tarifas ferroviarias se mantuvieron inalterables hasta los últimos años, referidos los aumentos anteriormente expuestos al mayor valor registrado de quince a veinte años a la fecha, pierden considerablemente el carácter de excesivos atribuibles a primera relación, para revestirse de una modicidad bastante aceptable.

Pero naturalmente, y ello es innegable, la época y el porcentaje en que sobrevino el aumento de las tarifas, no pudo ser más inoportuna para los intereses generales del país, sobre los cuales gravitaba una crisis angustiosa que conmovía hasta los capitales más poderosamente afianzados. De ahí la razón de la intolерancia pública demostrada y la acción del Gobierno por moderar las pretensiones de las empresas que, justas o no, avocaban al país a un nuevo sacrificio cuya emergente situación impedíale afrontar. Ahora bien, para apreciar la intensidad con que dichos recargos afectan los intereses de la producción, es necesario observar si se resarcen en su total o mayor parte, sobre el productor, si sobre el vendedor intermediario, o si sobre el consumidor; porque según sea uno u otro el contribuyente, variará notablemente el grado de su repercusión.

Siendo evidente por la fuerza de los hechos, que el agricultor nacional ha sido siempre agente poco favorecido en la ope-

ración distributiva de las utilidades netas rendidas por el fruto que, para usar de una expresión vulgar pero patética, amasó con el sudor de su frente, resultaría verdaderamente lamentable de que el mayor costo del transporte se resolviera sobre las mezquinas ganancias de esa parte, que es de todas, la más legítima y la más noble porque es la contribución directa y ruda de la vida del hombre. Si el alza se satisface sobre el consumidor sus efectos consiguientes resultan, si bien menos intensos, por estar más subdivididos, de una amplitud mayor porque abarcan entonces a la economía general: queda recargado así el costo de la vida—ya de por sí gravoso en estos últimos períodos, para las clases humildes—dando margen a perturbaciones en la vida de relación del trabajo y del capital cuyas consecuencias son difíciles de circunscribir. Si en cambio, todo o el principal peso de los aumentos cargá al núcleo especulador del producto, entonces no hay motivo para preocuparse mayormente de sus efectos, dado que los perjuicios no trascienden de ese círculo de intermediarios que, sin tener arte ni parte en la producción y conducción del producto, extraen por lo general grandes ganancias especulando el precio al productor y encareciendo el valor del artículo al consumidor.

A cual de las tres partes indicadas afecta con más intensidad el alza de las tarifas, difícil es de establecer en razón a los descargos a que el proceso de las sucesivas negociaciones puede dar lugar; pero lo que posiblemente ocurre es que todas quien más quien menos, deben haber contribuido a su resarcimiento; aún cuando sólo en una de ellas la imposición se nos presente con mayores seguridades: es la del consumidor, sobre el cual en último caso, pudieron gravitar las dos primeras hasta cubrirse en sus adicionales desembolsos, más no así ella sobre otro alguno, a no ser la abstención de adquirir, toda vez que le sea posible hacerlo sin perjudicarse en sus imprescindibles necesidades. Y como el consumidor es el público, resulta que todos los habitantes son contribuyentes del recargo.

Ahora bien, volviendo a nuestro objeto, que es el de considerar la influencia de las tarifas en las industrias nacionales, hoy por hoy más accesibles a la explotación — agrícola-ganaderas — la vida práctica demuestra como para algunos renglones pobres en coeficiente de explotación y sujetos a los largos trayec-

tos, las tarifas tienen carácter prohibitivo, a punto de, que absorbiendo toda la utilidad líquida que son capaces de redituar, propenden a la pérdida de interés del producto para el capital, y de ahí la imposibilidad de adicionarse a la lista de los productos nacionales muchos de aquellos que la plaza consume con procedencia extranjera, entre ellos, particularmente los de especie mineral.

Planteada así la cuestión, y teniendo en cuenta que si no es lógico y razonable pretender que el capital invertido en la industria ferroviaria preste servicio gratuito a los intereses generales, tampoco es aceptable exigir a las actividades vitales del país, que se muevan a único objeto de sustentar la vida de la organización del transporte, ocurre examinar las causas porqué el nivel de nuestras tarifas se hace en algunos casos inaccesible al tráfico y en general cargante a la producción del suelo, (que por ser la de mayor volumen hace más sensible la apuntada condición) y ver si ella realmente se impone por el «mayor costo» que pueda exigir en el país la construcción y movimiento de las líneas, si emana en cambio de la «insuficiente consistencia económica del tráfico», o si pura y exclusivamente responde a «miras de lucro exorbitante» alimentadas por los capitales de las empresas; tres causantes que a nuestro juicio permitirán distinguir la procedencia justa o arbitraria del sistema tarifario en vigencia.

EN CUANTO AL COSTO. — Decíamos que el «costo» constituye en todo tiempo y lugar, elemento de consulta especialísima en la confección de tarifas. Ahora bien, si está científica y prácticamente demostrado que el «costo» es proporcional a la pendiente, no tendrá visos de confidencia, ni importará una revelación, el decir que en mérito a esa condición (1), la extensión de líneas férreas resulta en general, menos costosa en nuestro país que en cualquiera de los de Europa, dónde el nivel de sus territorios denuncia comúnmente mayor irregularidad. Si agregamos a esta primera ventaja la constitución geológica del terreno—firme y fácil de excavación aquí, rocalloso y sembrado de dificultades allá—tendremos fundados motivos para reconocerle una situación decididamente favorable a la construcción

(1) Salvo excepciones por algunos cortos ceptores.

de nuestros ferrocarriles, frente a sus similares de la Europa y aún de la América del Norte.

En otro terreno, deducimos el menor «costo» de los ferrocarriles argentinos en su construcción y explotación, comparativamente con los europeos, de la relación existente entre la extensión de las redes y el capital afectado respectivamente a ellas—naturalmente que tomado en sus valores medios, pues la diversidad de trochas y equipo, la variedad de sistemas (simples, dobles o múltiples), la clase de tráfico a que están destinados y demás particularidades propenden a la variación en el «costo» de los sistemas integrantes. De dicha relación resulta que en 1914 nuestros ferrocarriles representaban un capital invertido de 39.424 pesos oro sellado por kilómetro de vía, mientras en Inglaterra el capital medio afectado en 1909 a la explotación, era de 173.348 pesos oro; en Alemania, en 1912, significaba por igual concepto, 75.040 pesos oro; en Estados Unidos, en 1911, 50.636 pesos oro; y en el Brasil, en 1910, 91.390 pesos oro, por kilómetro de vía.

Desde el punto de vista del coeficiente de explotación—cociente de gastos y productos—aún cuando en su conjunto el término medio de nuestras líneas sea aproximado al término medio de los ferrocarriles de la Europa, en realidad es notablemente inferior a ellos el que corresponde a los sistemas más importantes por la extensión, tráfico y capital que representan; lo cual demuestra que en éstos los gastos insumen de las entradas brutas un porcentaje menor que en aquellos. En efecto, las estadísticas de 1913 atribuyen los siguientes coeficientes de explotación a nuestras cuatro líneas principales:

Sud de Buenos Aires.	56,05 %
Oeste de Buenos Aires.	57,49 %
Central Argentino.	56,96 %
Buenos Aires al Pacífico.	57,31 %

Tampoco llegaron al 60 o/o los gastos de explotación en el ejercicio subsiguiente para ninguna de estas grandes empresas, que en conjunto representan casi las dos terceras partes del capital invertido en el país.

Y aún cuando, en estos dos últimos años, el coeficiente medio de explotación fué para la red argentina del 62 o/o, siempre importó una expresión menor al denunciado por las de la

Europa y Estados Unidos, según puede apreciarse por los siguientes datos:

Año	País	Coefficiente de explotac.
1912	Gran Bretaña	63 o/o.
"	Francia	63 "
1913	Hungría	64 "
"	Suiza	65 "
"	Bélgica	66 "
"	Alemania	66 "
"	Austria	74 "
"	Italia	82 "
1911 12	Estados Unidos	74 "

Con estas consideraciones creemos advertir que, ni las condiciones de la construcción ni las exigencias de la explotación, o en su conjunto, el «costo normal», pueden concurrir como razones determinativas de altas imposiciones tarifarias.

GASTOS Y PRODUCTOS

DE LOS FERROCARRILES EN GENERAL DURANTE EL AÑO 1913

Productos de Explotación

	Totales en \$ oro
Pasajeros	35.399.294
Exceso de equipajes	717.237
Encomiendas	5.625.328
Carga	90.636.018
Telégrafo	649.333
Almacenaje	1.199.590
Arrendamiento	860.710
Trenes extraordinarios	268.175
Colocación de avisos	177.106
Varios	86.970
Total	135.619.761

Gastos de explotación (Indirectos)

Vía y obra:

Superintendencia	1.531.393
Vía	6.180.102
Balastro	250.009
Obras de Arte	409.884
Edificios, señales, cercos	1.449.577
Talleres, galp. mesas girat. etc.	121.052
Telégrafo	468.768
Útiles de trabajo	408.745
Fondo de renovación	3.334.530
Total	14.154.060

Tráfico:

Superintendencia	2.266.102
Estaciones	13.126.428
Guarda paso a nivel	346.864
Avisos, itinerarios, etc.	256.043
Gastos generales	67.498
Total	16.062.935

Dirección:

Dirección en el exterior	886.876
Representación en Buenos Aires	370.934
Administración	3.279.812
Gastos Judiciales	269.731
Gastos Oficina Ajustes	332.164
Franqueo y telegramas	28.643
Seguros contra incendios	180.832
Asistencia médica	159.090
Impuestos y cargas municipales	67.546
Impuestos según ley 5,315	1.417.827
Varias indemnizaciones, fondo accidentes, etc.	1.576.283
Total	<u>8.569.738</u>

(Directos)

Tracción (servicio locomotoras):

Superintendencia	901.647
Sueldos y jornales	9.001.207
Combustibles	14.788.584
Agua	1.058.938
Lubricación	323.521
Varios (estopa, etc.)	984.069
Conservación y renovación locomotoras	6.241.425
Total	<u>33.299.391</u>

Movimiento a) servicio trénes, b) servicio carga:

a) Sueldos de guardas y camareros	2.376.651
Alimbrados de coches y limpieza	601.140
Lonas y sogas	161.372
Materiales varios, uniformes y gastos generales	731.821
b) Superintendencia, sueldos y gastos generales	89.721
Revisadores y engrasadores	572.527
Aceite y grasa, lubricantes	163.448
Materiales diversos de consumo	81.546
Conservación útiles y equipajes	18.186
Gastos generales	22.183
Conserv. y renov. vehíc. serv. pasag.	2.472.790
Conserv. y renov. vehíc. cargas	4.357.682
Total	<u>11.649.067</u>

Total de gastos indirectos	38.785.733
Total de gastos directos	44.948.458

Gastos totales de explotación 83.735.191 \$ oro

P — G = L

135.619.761 — 83.735.191 = 51.884.570, Ganancia líquida.

EN CUANTO AL TRÁFICO. --- Considerando el segundo motivo que enunciamos como influyente en la determinación de los precios del transporte, observamos que la intensidad del tráfico kilométrico y su general capacidad retributiva, no ofrece absolutamente a los intereses de las empresas una situación lisonjera, desde que ni la población ni la riqueza del país responden armónicamente a la extensión de nuestros caminos de hierro. País de vastas dimensiones, donde reina aún el desalentador despoblado hasta en sus mejores zonas, los ferrocarriles deben salvar en él espacios grandiosos donde no se aporta al tráfico la menor cooperación, lo que motiva desperdicio de aprovechamiento en su material de tracción y movimiento. De ahí que las regiones productivas carguen con las deficiencias creadas por las improductivas, pagando por ellas una verdadera contribución compensadora al capital invertido en el servicio del transporte, lo cual a todas luces implica una seria repercusión en la graduación de las tarifas, que mucho o poco resiente al tráfico.

Nada más convincente de la insuficiencia de nuestro tráfico de carga que las cifras del siguiente cuadro comparativo:

Año	Países	Ton. carga		Recorrido medio de la Ton., en Km.
		total (en millones)	Ton. Km. p. km. vía	
1911	Francia (1)	187.3	581.500	126
1912	Alemania (2)	612.4	998.800	99
1909	Rusia (3)	225.4	866.400	257
1912.	Austria	149.3	682.900	105
1911	Hungría (4)	11.1	601.900	72
1911	Norte América	1782	1.054.000	229
1913	Argentina	42	278.506	213

- (1) FF. CC. de interés general.
 (2) FF. CC. principales únicamente.
 (3) Incluidos algunos FF. CC. asiáticos.
 (4) FF. CC. del Estado y particulares administrados por el Estado.

A través de los valores expuestos obsérvase que los largos recorridos de la carga tienden en nuestro país a aminorar en parte, los efectos del escaso tráfico, con una significación muy importante para la regularización del precio por tonelada-kilómetro, que es lo que nos preocupó en el presente análisis.

Análoga característica favorable subsiste en el tráfico de pasajeros, comparado con el recorrido medio que acusan ciertos países importantes, según puede verse:

Año	País	Pasajeros por Km. vía	Pasajeros p. km.	Recorrido medio p.km.
1911	Francia	12.577	432.634	34,4
1912	Alemania	29.626	678.384	22,9
1913	Suiza	25.769	538.448	20,9
1913	Argentina	2.601	88.452	34

La desproporción enorme que denuncia esta clase de tráfico para nuestro país con respecto a los tres Estados enunciados, hace inútil todo comentario, mientras desde nuestro punto de vista importa un motivo de recargo en las tarifas por el débil aprovechamiento que deja advertir de los elementos puestos a su servicio.

Otra modalidad de este tráfico, pero esta vez ventajoso para los F. F. C. C. Argentinos, es la que le asigna una proporción excepcionalmente superior a los pasajes de primera clase sobre los de la segunda, y que están lejos de alcanzar los servicios ferroviarios de Europa, según muestran los datos que transcribimos:

Años	Países	Pasajeros			Total	Porcentaje 1.ª s/ 2.ª
		1.ª clase	2.ª clase	3.ª clase		
1911	Francia	20.705.800	100.490.441	389.900.249	511.096.490	4,05 o/o
1909	Italia	2.806.576	10.936.206	65.330.167 (1)	79.072.949	3,55 "
1912	Alemania	2.493.016	131.279.154	1.609.339.507	1.743.111.677	0,14 "
1913	Suiza	705.779	8.781.986	111.422.955	120.910.720	0,58 "
1913	Argentina	37.701.174	44.621.656	—	82.332.830	46,— "

Es indudable que la situación apuntada estriba principalmente en el hecho de que, mientras entre nosotros no existían más que dos clases: la una cómoda y hasta lujosa, la otra rela-

(1) Incluso 4.ª clase.

tivamente pobre; en Europa, con distinción de tres y hasta cuatro categorías, tienen la segunda confortable a la par de nuestra primera, por cuya razón, es aceptada por la clase social media y en gran parte de la rica, quedando así la primera en un orden casi privilegiado que se reserva al elemento distinguido y excepcionalmente acaudalado.

Pero de todos modos y a los efectos de la repercusión en las tarifas, el hecho se produce para nuestro sistema, favorable al abaratamiento, ya que la gran cantidad de pasajeros de primera, integran en porción considerable el «costo total» de este transporte.

En definitiva, la intensidad del tráfico, en sus dos grandes conceptos: de pasajeros y de carga, es virtualmente insuficiente a la expansión de la red afectada a su servicio, aún cuando sus características ejerzan una acción atenuante sobre el resultado total y por ende, sobre el precio del transporte.

EN CUANTO AL PRODUCTO. — Constituyendo la diferencia entre los desembolsos exigidos por la explotación y los ingresos obtenidos por las tarifas en vigencia, el estado comercial de todo ferrocarril, si juzgamos a través de los valores que dicha diferencia arroja anualmente—en su conjunto y en épocas normales—caso invariablemente cabe calificar de satisfactorio la utilidad líquida de nuestros ferrocarriles; sin que ello autorice a conceptuar este negocio entre los más lucrativos del país, evidencia que tampoco es de los más mezquinos.

Considerando el total de las ganancias denunciadas frente al monto de los capitales comprometidos; no hay motivos para fundar la creencia en los extraordinarios y hasta fantásticos productos que le atribuye por palpito la opinión pública; lejos de ésto, el capital lanzado a esta especulación, por lo general, ha recogido entre nosotros un interés razonable.

Si bien es verdad que el producto medio, en años normales, no sólo no se desdijo sino que se mantuvo con cierta preponderancia sobre el tanto por ciento redictuado por la mayor parte de los sistemas europeos, en cambio conservóse generalmente dentro de un límite bastante moderado con el tipo de interés corriente dentro de nuestra economía general y ante los beneficios netos obtenidos por otros organismos industriales;

de carácter quizás menos indispensable, con capitales menores y expuestos a un riesgo inferior.

Efectivamente, las estadísticas del último decenio, nos dicen de un interés medio que oscila entre algo más del 4,50 y menos de 3 o/o para sus capitales legales, es decir, reconocidos, y con lineamientos más bajos en cuanto se refiere a sus capitales comerciales, que son los que figuran en sus balances; advirtiéndose además una marcada tendencia a la baja en los sucesivos ejercicios del período mencionado, según lo expone el siguiente cuadro:

Años	Intereses t. m.
1908	4,65 o/o.
1909	4,71 „
1910	4,32 „
1911	3,99 „
1912	4,11 „
1913	4,17 „
1914	2,71 „
1915	3,42 „
1916	3,34 „
1917	2,44 „

Sin embargo es de observar, que siendo estos promedios, producto de parciales concurrentes en un número igual al de sistemas en explotación, no llega a traducir él sino una idea general del estado de estos negocios en el país, pero que por su parte dista de informar sobre la situación real de la mayoría de los intereses individuales e integrantes del resultado medio, en virtud de la diferencia notoria que subsiste entre ellos. Es fácil observar como en la expresión del conjunto, la influencia de producidos deficientes y hasta las pérdidas emanadas de ciertas líneas—generalmente de segundo orden, de corto y pobre recorrido—y de las administradas por el Estado (éstas nunca han dado intereses a sus capitales, porque se mantuvieron con coeficientes de explotación inferiores al ciento por ciento) modifican radicalmente la impresión del término medio y exponen de muy diversa manera la verdadera situación económica de los principales sistemas. Bastará una ligera mención para convencerse de ello: comenzando por los ferrocarriles de resultado deficiente, tenemos a los del Estado, Central Norte,

que de 1910 a 1914 actuó con un déficit anual de 0,34, 0,18, 0,90, 0,20 y 1,37 o/o respectivamente y al Argentino del Norte que rediciendo 0,30 por ciento de ganancia en 1913, se resolvió con una pérdida de 0,91 por ciento en el año subsiguiente; a su vez, concretándonos a ciertas utilidades mezquinas denunciadas en 1914, tenemos: al Bahía Blanca y Noroeste con 0,96 o/o; al Rosario y Puerto Belgrano con 0,09 o/o; a la Compañía General en la Provincia de Buenos Aires con 0,40 por ciento; en fin, resultados que aligeran en modo sensible la expresión media total hasta darle perfiles que distan mucho del máximum y del mínimum correspondiente a cada unidad. En efecto, en oposición a los resultados deficientes expuestos, cabe mencionar que las columnas que en nuestras estadísticas enfrentan a las 3 o 4 empresas principales, cuyas líneas abarcan la gran mayoría del tráfico y cuyos capitales suman más de la mitad del total invertido en dicha explotación, acusan productos que unas veces pueden calificarse de altos y otras veces, por lo menos, satisfactorios (naturalmente que en ejercicios normales); así, el Oeste de Buenos Aires desde 1901 a 1913, repartió dividendos que no bajaron del 5,07 o/o y que en cambio sobrepasaron alguna vez el 8 o/o; en 1914, (primer año irregular) sólo pagó el 3,46 o/o—sin recurrir a los fondos de reserva—pero llevó a cuenta nueva, 47.059.14, 8 libras esterlinas, e integró 67.832.17, 8 esterlinas, por las acciones del Midland. El Sud de Buenos Aires, en el mismo período del año, dió intereses siempre superiores al 5 o/o, y no obstante las irregularidades financieras de 1914, después de satisfacer sus cargas fijas, reservó para el ejercicio subsiguiente £ 316.600.056 y dispuso de £ 67.832.10,67 para las acciones preferidas del Midland (sin tocar tampoco su fondo de reserva). El Central Argentino, que durante el último decenio regular, rindió del 5,50 al 9,18 o/o, pasó al ejercicio de 1915 £ 440.000. El Central del Chubut, no obstante su menor importancia ante los tres mencionados, produjo el 12,17 o/o en 1909, el 8,35 o/o en 1913 y el 7,30 o/o en el año siguiente.

Estas cifras, exponentes del menor y del mayor producto respectivamente, demuestran cómo el tanto por ciento medio de las ganancias obtenidas, no constituye sino un elemento de

valor muy relativo en la apreciación del estado financiero de nuestros ferrocarriles, imponiéndose por lo tanto el análisis de los parciales cada vez que se quiera tener una idea exacta sobre el particular.

Refiriéndonos ahora a la última etapa de la vida ferroviaria en la República, la que abarca una extensión de cinco años (1914, 1918), lógico es reconocer la baja sensible de los rendimientos en estos organismos. Causas extrañas a la naturaleza económica del país, han creado obstáculos y engendrado perjuicios de magnitud tal como no se registrarán nunca en los anales de nuestros ferrocarriles: encarecimiento de los materiales de explotación y del combustible, debilitamiento temporal de muchas actividades sustentadoras de importante tráfico, huelgas prolongadas de su personal que impidieron los ingresos y perjudicaron los materiales e instalaciones, en suma, una serie de acontecimientos y circunstancias accidentales, han perturbado tanto la marcha normal de estos negocios, al punto de llevar a algunos directorios a la resolución de no repartir dividendos anuales a sus acciones ordinarias, como acto de previsión para el futuro incierto que se les presentara.

El hecho lamentable en sí mismo por el mal precedente que deja sentado en nuestras esferas financieras, sobre todo cuanto se ha producido en nuestras empresas más poderosas (F. C. Sud y Oeste) no debe, sin embargo, causarnos gran sorpresa ni infundirnos mayormente alarma dada la situación general de los intereses, no sólo nacionales, sino mundiales en la época de referencia. Se trata de un período de emergencia, en el cual pocos han de haber sido los capitales substraídos a sus efectos (a no ser aquellos que a costa de esa misma situación hallaron un campo propicio para pingües ganancias, sea por falta del competidor extranjero, sea por su carácter de abastecedor a los países directamente interesados en la contienda del viejo mundo). Luego, si los años fueron de quebranto para la casi totalidad de la industria y del comercio, es hasta comprensible la participación que las finanzas ferroviarias pudieron registrar en tales circunstancias, cuando que del estado más o menos floreciente de las demás fuerzas activas del país, depende inevitablemente su situación propia.

Por eso resulta del todo ineficaz para un estudio de generalización, como lo es el presente, considerar sobre esta época excepcionalmente difícil, el alcance productivo del capital de los ferrocarriles argentinos, para referirlo a la contribución de las materias principales del tráfico, como tampoco conveniría el tomar por base comparativa un año record por los beneficios producidos.

En el primer caso, erraríamos atribuyéndole un estado de pobreza que dista mucho de ser el habitual; en el segundo, llegaríamos a endosarle una vida de prosperidad permanente inexacta.

No obstante y teniendo en cuenta esta última salvedad, por ser el año 1913, el último normal y hasta el cual exponen las estadísticas oficiales actualmente, a él hemos debido remitirnos en más de una ocasión para los datos ilustrativos y comparativos de lugar a pesar de reconocerse como año de producidos extraordinarios; de ahí que nos refiramos nuevamente a él para integrar el cuadro de los productos medios que por unidad de tráfico acusaron el pasajero—kilómetro y la tonelada—kilómetro en los ferrocarriles de los más importantes países, y en el nuestro:

		Productos en \$ oro	
		Pasajero	Tonelada
		Km.	Km.
1909	Rusia	—	0,00803
1910	Francia	0,00701	0,00854
1911	Suiza	0,00824	0,01752
1912	Austria	0,00665	0,01050
1912	Alemania	0,00959	0,00884
1909	El. Unidos	0,01234	0,00485
1913	Argentina	0,0124	0,0101

Nos lleva a la exposición de estas cifras el ánimo de demostrar, a la vista de la superioridad manifestada por el producido en ambos conceptos de nuestros ferrocarriles, el hecho de que, condiciones ventajosas como el «menor costo» (el terreno fácil, la tracción más barata) y las características del tráfico, (tendencia a las largas distancias y alto porcentaje de la primera clase sobre la segunda) concurren a aminorar en parte

los efectos de la escasez del tonelaje movido en relación a la extensión de las líneas sirvientes, con lo cual se tonifican en buena proporción los intereses de las empresas transportadoras.

EN CUANTO A LA POLÍTICA ECONÓMICA DE LAS EMPRESAS. — Hasta dónde debió influir la política de las empresas en la determinación de las tarifas vigentes entre nosotros, no es cuestión fácil de abordar en razón al carácter de reserva, comprensible, que las partes interesadas guardan sobre el asunto; y por las peculiaridades que el capital ferrocarrilero ofrece en el campo de la observación.

En efecto, y a propósito de este último punto, percíbese en la vida práctica como este capital—a diferencia de la disposición asimilativa que demuestran todos los demás caudales volcados en el escenario activo de nuestro país, los que a poco de su colaboración llegan a unificarse con nuestra economía para compartir resueltamente con ella sus bonanzas o adversidades, muéstrase en cambio reacto a una vinculación que por obra de su misma adherencia al suelo y su larga actuación, sería de presumir íntima y sólidamente constituida.

Por otra parte, el encuentro de intereses entre las empresas sirvientes y el público dependiente del transporte, parece acusar entre nosotros una presión mayor de la que invariablemente subsiste en toda operación bilateral donde cada una de las partes procura atraerse el mayor beneficio. Como bien dice el doctor A. Bunge, refiriéndose a nuestro ambiente «se considera frecuentemente a los ferrocarriles como a instrumentos mandones, arbitrarios y usureros. Se los mira no como a cosa propia, sino como a instrumento ajeno alquilado a alto precio y por necesidad imprescindible». A su vez las empresas hacen demostración de una continua inquietud que hace pensar en una hostilidad que en realidad no existe ni de parte de los intereses del país a que están vinculados, ni de los poderes públicos, que con ecuanimidad de criterio hasta ahora defendieron siempre sus justos derechos, velando por la mayor armonía de sus intereses particulares con los de la comunidad que se le han confiado.

He ahí la razón porque ocurre frecuentemente en este país, que ante la menor eventualidad apenas diseñada, el ferro-

carril desde unos años a esta parte, recurra al toque de las tarifas, a fin de asegurarse en lo posible su situación, y el público a su vez está siempre dispuesto a protestar y a alarmarse ante el simple anuncio de una alza en los fletes, sin atender mayormente las razones que puedan justificarla. Así, es común y corriente que las empresas se quejen de la retribución recogida por sus servicios y el público clame por los perjuicios que los altos fletes le irrogan, y esta situación encontrada favorece la suposición de un antagonismo que en el fondo y en realidad no existe porque una y otra parte al defender sus intereses tiene conciencia del respeto que le merece el ajeno, pero que la fantasía le da cuerpo y perfiles a su sabor.

Examinando apenas ligeramente la contribución que ambos sujetos tienen en la creación y mantenimiento de esta apariencia, llégase a la conclusión de que ambas partes se determinan por una falsa impresión, hasta cierto punto explicable. Manejada nuestra red ferroviaria por directorios con asiento en el extranjero, cuyos componentes no tienen por lo general más contacto ni conocimiento del país que el que les permite percibir la frialdad de los números que informan los balances que le son sometidos; y sobre todo, sus saldos, no existe en realidad ese vínculo de afinidad entre el ambiente en que se amasa el producto y el capital extranjero manejado en el extranjero por manos también extranjeras.

Es evidente, que así, nuestros contribuyentes capitalistas en la industria del riel, no se aperciban lo bastante de nuestra buena disposición para reconocer el beneficio de su acción en el país, y de retribuir a tan valiosos elementos de progreso en la medida que por justicia le corresponde. Sus derechos legítimamente amparados por nuestra legislación, nada puede lesionarlos fuera de la inevitable repercusión de los reflujos generales en el campo de los negocios que puedan sobrevenir, y de la cual no está en manos del gobierno substraerlos por la dependencia íntima y recíproca que guardan con los intereses comunes y porque en ese campo escapan necesariamente a sus atribuciones. Esto, visto en cuanto a las empresas.

Por su parte el público, fácilmente inducido por el deslumbramiento de las grandes cifras globales que exponen anualmente las utilidades líquidas de las explotaciones ferroviarias, cree en las

fabulosas ganancias de dichos organismos; se forja la idea de los grandes lucros y por repercusión atribuye a sus propietarios y directores un espíritu especulativo completamente excesivo, dispuesto a exigir al país los mayores sacrificios en aras de su propia conveniencia. No repara en que existe precisamente una legislación de orden público que impone limitaciones a la libre facultad de las empresas, suficiente para desbaratar todos sus temores de irrazonable especulación, y como no existe para ninguna de las explotaciones que favorece, sin mayores motivos, con su confianza. Deben ser causa de tranquilidad general entre otras: el derecho de intervención que en carácter de persona jurídica el Estado posee por convenio (ley 5315), cuando el producto bruto de la explotación excede del 17 o/o o supere el producto líquido del 6,8 o/o sobre el capital reconocido; la facultad de control derivada del dominio eminente que el Estado ejerce sobre todo servicio público, como función de policía y en virtud de la cual se impone la justicia y la equidad en las tarifas, independientemente de la utilidad máxima que el artículo 9 de la ley 5315 le acuerda; la estricta fiscalización mantenida por el Gobierno Nacional sobre el capital de las empresas a que han de referirse las ganancias, con lo que se evita el abultamiento destinado a encubrir intereses mayores; la existencia de un cuerpo de inspectores permanente, destinado a velar por la exactitud de los manejos financieros que caen bajo el régimen de las prescripciones legales, con lo que se asegura la eficacia de las medidas preventivas en vigencia; la ingerencia de los poderes públicos en los casos translativos de dominio en los sistemas autorizados, para exigir del adquirente el mismo caudal de capacidad y responsabilidad que se tuvo en cuenta al otorgar la autorización inicial.

Estas y otras medidas de salvaguarda creadas para los intereses colectivos deben considerarse suficientes como para llevar al público el convencimiento de que los derechos legítimos de la comunidad, están amparados ante cualquier injustificado avance que se pudiera llegar a concebir por las empresas, al mismo tiempo que se reserva a ellas un campo suficiente a su articulación donde no se amengua ni entorpece el despliegue progresivo de sus fuerzas, a las cuales el país tanto les debe y de las cuales tanto necesita.

En consecuencia, deducimos de las breves consideraciones que anteceden, que el desequilibrio existente entre la intensidad del tráfico con la expansión cobrada por el camino de hierro, constituye a nuestro modo de ver, la causa, sino única, por lo menos notoriamente estimulante de los altos precios que pueda denunciar el servicio de transporte ferroviario nacional; como así mismo, que la pobreza del margen explotable acusado por las cargas mayores, y en muchos casos, los largos recorridos, influyen para rendir pesada la contribución del flete y hacer mortificantes hasta el más leve aumento en las tarifas. Por tales motivos, aún cuando muy deveras deseáramos que el transporte se rindiera en condiciones mucho más ventajosas a nuestras riquezas nacionales, porque presentimos el vuelo que con ello adquiriría la producción de las diversas fuentes que pródigamente posee el país, porque se daría vida a muchas actividades hoy inertes o anonadadas, y por que así sería de mayor eficacia el aporte contributivo del ferrocarril para nuestra economía, nos parece simplemente inútil, por ahora detenernos a argumentar sobre la conveniencia de que las tarifas sean rebajadas o por lo menos rémitidas a su antigua expresión, como sería de desear. Ante el estado financiero de la organización ferroviaria del país y las causas de deficiencia anotadas en el tráfico, creemos improcedente toda insinuación al respecto, y aún más, una ilusión esperar que este beneficio se produzca dentro de un plazo breve. Hay que esperar no sólo que desaparezca la situación desfavorable porque atraviesan actualmente las instituciones comerciales e industriales del país para pensar en posibles abaratamientos de tarifas, sino a que se subsanen las debilidades que acabamos de exponer en cuanto a la materia de tráfico por medio del aumento de población, de disponibilidad de capitales e inculcación de un mayor espíritu de empresa en la presente generación, desgraciadamente tan reacia a las iniciativas de positivo provecho para los intereses nacionales.

Pero sin hacer cuestión sobre el carácter transitorio o permanente, justo o arbitrario, reductible o no de las tarifas vigentes, siendo desde luego de alto interés propender el estudio de los medios conducentes a disminuir en lo posible toda pre-

sión del transporte, procuraremos sugerir algunas que por su accesibilidad nos lleve al fin propuesto, aún cuando no siempre sea pequeño el esfuerzo reclamado.

Como primera providencia, se nos ocurre que, en vista de que la intensidad del tráfico kilométrico influye considerablemente en la determinación de las tarifas, una medida práctica y positiva sería la de agitar las energías vitales del país, mediante una acción científica, viable y racional de fomento en los conceptos de población y colonización.

A ello conduciría por ejemplo, la entrega al dominio privado de los extensos territorios fiscales—hoy improductivos—a precios eminentemente populares, por dimensiones individualmente limitadas y con fines de estricta e imperativa colonización, combinada para su mayor éxito, con la provisión del crédito agravio oficial a base del decantado Banco Agrícola, del que de tanto tiempo el país está a la expectativa. Actuaría en igual sentido la creación de la tasa proporcional progresiva sobre las vastas extensiones de tierra que la codicia particular subtrae del escenario activo, o su expropiación por causa de *utilidad pública*, según se ha hecho en países como Austria y Nueva Zelandia, con excelentes resultados para la extirpación del latifundio, que tan intensamente afecta el proceso de los pueblos.

Auspiciando el mismo propósito, podrían coadyuvar las empresas ferroviarias con los valiosos medios a su alcance, para estimular la ocupación y sometimiento al trabajo de las amplias zonas atravesadas por sus líneas, con lo cual concurrirían ni más ni menos que a consolidar su legítima retribución. En fin, una serie de medidas gubernativas y de acciones particulares que es dado propiciar, armónicamente coordinadas y prácticamente difundidas podrían determinar indirectamente el robustecimiento del tráfico hasta un grado de equilibrada proporcionalidad con los intereses puestos a su servicio en la organización ferroviaria y propender a la indispensable baratura porque clama del transporte la producción nacional.

Para aquellos productos que irremediablemente mortifica la carga del flete, por la exigua capacidad explotable que le es propia, o porque el carácter de la línea puesta a su servicio

no se ajusta a las condiciones de economía que lo faculte a conservar la elemental condición remunerativa, se impone orientar su acarreo, en cuanto sea posible, por elementos de más módico costo, o por recursos que hagan aceptable su tráfico por los ferrocarriles existentes; tales serían, entre los primeros: la extensión de una red férrea netamente industrial, y el uso de las corrientes fluviales navegables donde existan; entre los segundos: la creación de ramales auxiliares, tipo económico, que recogieran la carga a través de relativamente grandes extensiones dentro de la zona de afluencia, para acoplarse en las estaciones al convoy de la línea principal; y la amplitud y mejora del sistema de caminos en toda la República.

Veamos separadamente cada una de estas proposiciones:

FERROCARRILES INDUSTRIALES

A raíz de la diversidad de regiones que están llamados a servir, a la índole y cantidad del transporte que están destinados a efectuar, a las condiciones de construcción y equipo, es que ha surgido en ferrocarriles la clasificación de *principales y secundarios*.

«Son *principales o de interés general* cuando han de soportar un gran tráfico de cargas y de pasajeros. Se caracterizan por la intensidad del servicio de trenes (diurnos y nocturnos, expresos, de combinación, de pasajeros, mixtos y de carga); señales perfectas, rieles pesados y generalmente vía doble o múltiple; grandes instalaciones para pasajeros, cargas y triaje; trazado costoso por sus obras de arte, etc.

«Son *secundarios* los destinados especialmente al transporte de carga (ferrocarriles industriales) o de pasajeros locales con fines exclusivos de turismo. Trocha reducida; motores y vehículos especiales» (1).

A parte de estas dos categorías, existe una tercera con características más simples, dentro de la cual puede considerarse incluidos los tranvías, en virtud de su tipo liviano, clase de tracción, velocidad limitada, corto recorrido y dimensiones de su trocha.

(1) Conferencias de Transportes y Tarifas. — año 1917, página 9.

Distinguen esta división Sax y Haushofer, y es la aceptada en los sistemas de casi todos los países de la Europa, muchas veces independientemente de su trocha y atendiendo sólo a la situación técnica y tráfico que el ferrocarril sostiene.

En nuestro régimen, a pesar de que la Ley General de Ferrocarriles (artículos 2, 3 y 4) con su respectivo Reglamento, no hace más clasificación que la de *nacionales* y *provinciales*, y que a los efectos de la estadística se distinguen únicamente por la *trocha* (ancha, media y angosta), y por el *propietario* (del Estado y de particulares), sin embargo, su distinción en *principales* y *secundarios* existe a los efectos de las prescripciones legales creadas por leyes que tienen con los ferrocarriles inmediata atinencia. Menciona expresamente los *secundarios* el artículo 3.º de la Ley de Fomento N.º 5559, que dice: «Las líneas serán de carácter secundario y su explotación será regida por una ley especial de ferrocarriles secundarios... Las líneas serán declaradas de primer orden y sujetas a la Ley General de Ferrocarriles en vigencia, cuando el producto bruto pase del 6 o/o sobre el capital invertido y siempre que, a juicio del Poder Ejecutivo, el tráfico de las mismas lo requiera». Aún cuando no llegó a promulgarse todavía la ley sobre ferrocarriles secundarios de que habla el artículo, su enunciación ha dejado sentado el precedente de que existe entre nosotros la idea de dicha clasificación y de que el país ha sentido su necesidad.

Hace, en efecto, largo tiempo que las actividades productivas del país tienen puesta la mente y muchas esperanzas en la extensión de vía secundaria e industrial en la medida que las necesidades lo reclaman. Inadecuados o imposible de establecer sistemas de primer orden en todas direcciones y por regiones de escaso movimiento aún, el ferrocarril tipo económico, o industrial, como se lo denomina en Europa donde tanto se ha generalizado, se impone como elemento de práctico y positivo valor. Por ellos claman las industrias leñera y maderera, vitinícola, minera, azucarera, cerealista, ganadera, en suma, todo el país siente la necesidad de este transporte fácil y barato que a través de largas distancias haga accesible la producción peculiar de las distintas regiones a los centros del consumo y a los puertos de embarque, a los cuales hoy llega

tan desgastada económicamente, que se ofrece desventajosa al consumidor y al exportador. Ahí tenemos por ejemplo, la industria azucarera de Tucumán, abatida y desfalleciente después de haber pasado por períodos de notable rendimiento. Se achacará la causa—y con buena dosis de razón—a la imprevisión que hubo para el replante, se lo atribuirá también en parte a la desfavorable influencia metereológica de los dos últimos años, se crearán más motivos, se llegará hasta idear razones, pero no se abarcará totalmente la cuestión mientras no se incluya el factor flete. El nuevo recargo del 22 o/o que elevó a cerca pesos 25 la tonelada de Tucumán a Buenos Aires, que antes costaba pesos 20.40, no pudo tener en las circunstancias precarias porque atraviesa el producto, repercusión de escasa importancia. Más grave aún se ha de haber presentado para los azúcares de Jujuy, que por los 400 kilómetros que debe recorrer hasta Tucumán, el Central Norte cobra casi lo mismo de lo que cuesta el flete desde éste último punto hasta la Capital Federal, por lo cual el recargo se hace superior a siete centavos por kilo.

Otro ejemplo elocuentísimo que expone la necesidad de crear transportes baratos para la producción del suelo, nos lo ofrece la extendida industria vitivinícola de Mendoza y San Juan.

Es realmente para asombrarse el hecho de que, mientras una tonelada de vino procedente de cualquier puerto del Mediterráneo hasta Buenos Aires, pagaba en los últimos años normales, alrededor de doce pesos moneda nacional de curso legal en concepto de fletes, la tonelada con el mismo destino desde San Juan o Mendoza costaba pesos 36, o sea, una contribución de pesos 1.20 moneda nacional, la bordalesa de 100 litros para el vino de la primera procedencia y nada menos que el triple (pesos 3.60) para el de la segunda.

Estas observaciones nos inducen a pensar en la necesidad que las dos industrias mencionadas tienen de un sistema de ferrocarriles netamente industrial para que los beneficios de ellas derivados, adquieran una expresión más consistente de la actual y que tienda a robustecer decididamente la economía nacional.

El menor costo que las líneas de esta naturaleza—económicas—importa, en virtud de su construcción, condiciones técnicas del trasado, materiales de tracción, velocidad, señales, estaciones, personal, etc., los ha indicado como muy adaptables para el tránsito de las producciones voluminosas; por eso los países de Europa los han adoptado decididamente y hasta en algunos de ellos se ha llegado a dedicar estas líneas para un tráfico determinado, como los mineros de España, que no admiten viajeros ni mercancías generales, sino que están única y exclusivamente dedicados al transporte de minerales. Francia, Hungría, Alemania, Bélgica, Gran Bretaña, tienen extendidas redes tipo económico o industrial con excelentes resultados para los intereses a que están vinculados.

La economía en la construcción, queda evidenciada sencillamente con solo observar, que mientras la construcción por kilómetro de vía principal, en terreno llano calculase para nuestro país y en condiciones planimétricas y altimétricas normales, alrededor de pesos 9.000 oro término medio, en igual situación el kilómetro de línea en los económicos, difícilmente sobrepasará los pesos 6.000 oro, de modo que de inmediato el ahorro mínimo puede conceptuarse en pesos 3.000 oro por kilómetro, suma de por sí apreciable y de notable repercusión en el precio del transporte, como también, de consecuencias sobre las grandes extensiones que podríanse cubrir con esta red. Y si la reducción de los gastos indirectos es una ventaja considerable y evidente que fluye de estos ferrocarriles, también los directos son susceptibles de aportar generales beneficios en el sentido de su restricción, ya que el «costo parcial» del transporte estará en proporción con las menores exigencias del servicio.

Por estas razones y por otras ventajas no menos apreciables que la experiencia denuncia, y que un estudio más detenido llegaría a destacar, nos inclinamos a creer que el mecenazgo económico y hasta el financiero del país, recibirá la cooperación de un valioso elemento auxiliar de su riqueza, el día que los ferrocarriles industriales y económicos se incorporen definitiva y ampliamente al complicado engranaje del organismo nacional, ya que sus beneficios se redictuarán en orden in-

verso a su menor «costo» y a la rapidez y acomodo fácilmente apreciables que importaría para la carga su dedicación especial.

Convengamos de una vez, que no siempre hemos de decirnos por lo mejor, lo más completo, lo más lujoso y perfecto, porque no siempre, bajo este sello, resultará lo más apropiado al carácter de las funciones que está llamado a desempeñar el ferrocarril entre nosotros y porque tampoco es lógico que un país relativamente nuevo, que tiene por dicha razón muchas y muy diversas obras que realizar y orientaciones que estimular, se lance de lleno a pretender un sistema ferroviario montado en costosas condiciones, cuando para ello debe descuidar forzosamente intereses no menos respetables y representativos en el bagaje de la economía general, sin conseguir a satisfacer por ello, las necesidades de nuestras materias de tráfico.

LÍNEAS AUXILIARES

Pero entendemos que no sólo cabe propiciar y esperar que se implanten los ferrocarriles industriales como sistemas independientes, sino que también pueden concebirse en sus beneficios, como auxiliares de las grandes líneas troncales, próximas a las zonas mayormente productivas. Es notable la dificultad en estas líneas principales para un más rápido servicio, debido a las frecuentes paradas de los convoyes para recoger la carga a lo largo de su trayecto. Este punto importante ha sido estudiado y expuesto por un competentísimo ingeniero, en la «Revista Ferroviaria» de 1906 y cuya parte esencial vamos a transcribir, porque demuestran en forma sintética y matemáticamente convincente, lo molesto que para el tráfico resultan las frecuentes detenciones, para poder apreciar luego los beneficios que el uso de los mencionados auxiliares son susceptibles de aportar.

«Supongamos, dice, una línea férrea A. B. de 300 kilómetros de largo, con estaciones cada 30 kilómetros; admitamos que diariamente hay en cada estación una carga descendente de 50 toneladas hasta B., pudiéndose formar trenes hasta de 400 toneladas y admitamos que haya una carga ascendente desde cada Estación hasta la cabecera A., de 60 toneladas por

cada 6 días, pudiéndose formar trenes hasta de 250 toneladas. Supondremos además una velocidad de 30 kilómetros por hora.

Veamos la marcha del convoy descendente: Sale de A un tren compuesto de locomotora, furgón y dos vagones de 25.000 kilogramos de capacidad cada uno. Supondremos que salga a la una p. m.; a las dos p. m. llega a la Estación; 1.º—tarda allí quince minutos en recoger los otros dos vehículos con capacidad de 50.000 kilogramos y sale a las 2.15 p. m.; 2.º—para en la estación próxima donde llega a las 3.15 p. m.; sufre allí otra demora de 15 minutos para enganchar otros dos vehículos, y así de seguida en cada estación va sufriendo una demora de 15 minutos. En la estación 7 se forma el tren completo de 16 vagones de 25.000 kilogramos de carga cada uno, o sea 400 toneladas y desde allí, en la mejor hipótesis, seguirá sin demora hasta B, recorriendo el trayecto en 10 horas más 7 por 15 minutos, esto es, en 11 horas 45 minutos, llegando a las 12.45 a. m.

En este tiempo habrá habido cruzamiento con trenes de pasajeros y trenes locales de carga. Ahora bien, supongamos que las 400 toneladas de carga, en lugar de estar distribuidas en las 8 estaciones, lo estuvieran mitad en A y mitad en la 7.ª, el tiempo empleado en el recorrido, teniendo presente que la demora para enganchar 6 vehículos es igual que para enganchar 2, pues los trenes están ya formados en los desvíos y no hay más que hacer la operación del enganche, será como sigue:

Salen el convoy de A a la 1. p. m., con locomotora, furgón y 8 vagones; en 4 horas llega a la estación 4.ª; donde para 5 minutos para tomar agua la locomotora y sigue hasta llegar a la estación 7.ª; allí pierde 15 minutos para enganchar otros 8 vagones y tomar agua y en tres horas más llega a la estación B; de este modo se habrán empleado en el recorrido 10 horas, más 5, más 15 minutos, esto es, 10 horas y 20 minutos. Se habrá, pues, economizado 1 hora y 25 minutos de tiempo en el caso teórico mencionado.

¿Qué quiere decir esto? Quiere decir que la multiplicación de los puntos de embarque intermedios de un ferrocarril, son causa de demora, lo que impide aprovechar debidamente la tracción y los vehículos de carga, por cuanto quedan en la línea más tiempo que el necesario.

Y justamente se abren nuevas estaciones intermedias entre las existentes. Las distancias de 30 kilómetros entre las estaciones se va reduciendo a medida que los cultivos se hacen más extensivos y la población se condensa en núcleos importantes. Los 15 minutos de pérdida de tiempo para el enganche de vagones se aumentan y por el mayor tráfico aumentará también el número de trenes y con ello la pérdida por cruzamientos, etcétera.

Se debe, pues, disminuir los puntos de embarque a fin de permitir a los trenes hacer trayectos largos. Para ello es preciso disponer las cosas de manera que el público no se perjudique».

¿Y cómo se conseguirá ésto—nos preguntamos—si los caminos carreteros son tan deficientes en nuestro país y si precisamente por esta razón ha debido multiplicarse al infinito las estaciones a lo largo de las líneas para hacer posible la carga de productos sin excesiva contribución?

Creemos que un tercer medio capaz de salvar las presentes dificultades del tránsito carretero y de las repetidas paradas del convoy en la línea principal, ha de ser el ramal exclusivamente industrial, de tipo económico máximo, que atravesando los centros de producción, recoja la carga para acoplarse luego al tren de la vía principal, con intermitencia de distancias apreciables, o sea, insumiendo más de una estación actual. Nuestra industria azucarera ha ensayado ya el sistema proveyendo a los grandes ingenios de estas ramificaciones con resultados que auspician la mayor generalización de su uso.

CAMINOS

Está latente en la prensa diaria los perjuicios que a la producción nacional irroga la ausencia de un buen sistema de caminos.

Dícese, y no con poco acierto, que a tierra buena tócale en suerte malos caminos, mientras la mala, como por ley compensadora, los posee generalmente de consistencia eterna. Por eso, en países como el nuestro, de tierra blanda y vegetal, los caminos constituyen todo un problema siempre insoluble a la

espera de una fórmula que haga menos costosa y difícil su conservación, dado que al menor tráfico o a la más ligera lluvia de vuelven fangosos, intransitables y hasta se borra su trasado.

Tal es la necesidad de proveer al país de una red de caminos que libre al tránsito carretero del empantanamiento, del vaiven violento y de los vuelcos que pierden o averían la producción, sin contar el mayor costo que le ocasiona, que se llegó a sacrificarle, a parte de otros recursos, todos los tributos que en concepto de impuestos nacionales, provinciales y municipales estuvieran facultados a percibir las arcas fiscales de la industria ferroviaria, a cambio de una contribución *única* destinada a la construcción y mantenimiento de los caminos.

Al efecto, la franquicia contractual de la Ley 5315 que impone la contribución única del 3 o/o sobre las entradas líquidas anuales, dispone que dicho producto ha de ser exclusivamente aplicado «a la construcción o mantenimiento de los puentes y caminos ordinarios de los municipios o departamentos cruzados por la línea, en primer término de los caminos que conduzcan a las estaciones, y en proporción a la extensión de vía en cada provincia», no pudiéndose dar a este fondo otro destino que el expresamente determinado (artículo 8) (1).

La necesidad experimentada de una red carretera que facilite la salida de los productos hacia los puntos de carga, a fin de que la mayor facilidad de tránsito reste el mínimum posible al excedente económico que la carga destina para cubrir la totalidad de su transporte; exige un plan práctico que dote al país de caminos *permanentes y durables*, aún cuando deba invertirse directamente sumas mayores a aquellas exigidas por los

(1) Y ya que incidentalmente llegamos a referirnos a esta unificación de las cargas públicas, séanos permitido un breve paréntesis para exponer la política de favor que esta disposición importa para los ferrocarriles argentinos: 1.º libran su capital del cúmulo de gravámenes a que de otro modo estarían expuestos, los cuales nunca se mantendrían por debajo del 3 o/o que se les impone; 2.º mantiene en este renglón la estabilidad de los egresos sobre el líquido producto anual; 3.º inviértese dicha contribución en beneficio inmediato de los mismos ferrocarriles, creando y mejorando los caminos de acceso a sus estaciones. Si antes el centro de afluencia de los caminos fueron los puertos y las capitales de provincia, hoy su orientación gravita indefectiblemente en las estaciones ferroviarias.

Finalmente, a título informativo dejamos constancia en este paréntesis de que dicho 3 o/o no lo restan las empresas de sus líquidas ganancias, sino que lo recaban del público y de la producción al tiempo de percibir el precio del transporte ello se deduce del hecho de que dicha contribución figura en sus balances entre los gastos de explotación, cuando en cambio, estaría únicamente a deducirse del producto neto arrojado en cada ejercicio.

que hoy existen a base de tierra. El material propio a su construcción, arena, cemento y piedra, los posee el país en suficiente abundancia para satisfacer la obra, y sólo procedería convenir con las empresas de ferrocarriles para que en condiciones convenientes aproximaran estos elementos a las regiones donde de ellos se careciese.

Seguir invirtiendo capitales en caminos provisorios que de la noche a la mañana están destinados a desaparecer y que no evitan mayormente las dificultades del acarreo, es malgastar lastimosamente el tiempo y el dinero. Más lógico y provechoso resultaría la construcción de calzadas sólidas a base de piedra, macadam u otros elementos que les den carácter definitivo. Así, gastando más, se llegará a invertir menos en estos viaductos, desde que su renovación y conservación será extraordinariamente menos frecuente y gravosa y todos los beneficios que de ellos obtendría la economía general del país resarcirían con creces la inversión demandada. La baratura con que sin duda podría ponerse en la estación los productos, estimularía el trabajo de la campaña, lo que a fin de cuentas se resolvería en un aumento sobre el volumen de las cargas ferroviarias, que en último caso podría tener un reflejo sobre las tarifas, desde que contribuyendo a aligerar los gastos del tráfico kilométrico, permitiría el abaratamiento de los precios para aquellos productos a que dieren lugar.

VÍA FLUVIAL

Una rápida ojeada al mapa geográfico de la República bastará para convencerse de que la Naturaleza al colmar de riquezas el territorio nacional, no descuidó el problema de sus transportes, y con admirable distribución trazó y encausó corrientes de agua que desprendiéndose de todas direcciones, fueran por sabia disposición a converger u orillar, tras largo y directo recorrido, a los grandes centros del consumo, y a las válvulas de exportación.

Precisamente allí, donde con mayor ampulosidad su capricho dejara huellas generosas, donde agotó sus ricas provisiones de tierra vegetal, de tesoros minerales, de pastos tiernos, de bosques impenetrables, su mano maestra extendió hilos de

agua, por donde el hombre y los productos pudieran hacerse viajeros. Y el hombre y la producción se confiaron a estas corrientes desde que por instintiva reflexión el pensamiento humano creó la balsa que los sostuviera. Posteriormente, por ellos se remontaron los primeros exploradores que animosos substrajeron de la barbarie las tierras americanas, para saturarlas de civilización e inyectarles la sabia de nueva vida. Más tarde, constituidos los núcleos de población, y organizado el trabajo, se lanzaron por esas aguas los frutos acumulados por la actividad colectiva, y los individuos de las diversas regiones trenzaron a su través relaciones y vinculaciones de órdenes diversos. Conquistada la nacionalidad, fué necesario afianzarla más allá de sus fronteras y entonces las aguas de nuestros ríos, soportaron el peso de los ejércitos libertadores. Y finalmente, organizado el país, el comercio y la industria aprovecharon para sus fines los brazos principales, los más caudalosos por naturaleza, los más directos entre ciudades y puertos, aquellos en fin, capaces de sostener un tráfico activo sin costosos trabajos, quedando relegados los demás, los que no ofrecen una disposición natural suficiente para una cómoda navegación, a la inercia más absoluta, mientras que otros elementos artificiales del transporte llevan trepidación hasta sus orillas, muertas a toda actividad.

En esta substitución de la vía fluvial por el medio terrestre, veloz, de servicio regular y constante, los beneficios producidos, si bien grandes, no fueron generales, y no lo fueron porque entre las materias del tráfico hay productos cuyo bajo precio en el mercado no alcanza a satisfacer altos fletes sin cercenar la retribución lógica del productor. Por su parte, en virtud de esta misma condición de pobreza, los elementos artificiales del tráfico y por excelencia, los ferrocarriles denuncian una obvia carencia de interés por dichas cargas, de modo que llegan a aceptarlas sin mayores dificultades, cuando el volumen del tráfico remunerativo tiene incompletos sus convoyes, o cuando el largo recorrido compensa económicamente las deficiencias de la baja tarifa a que forzosamente debe conformarse ⁽¹⁾.

(1) Excepción hecha de los F.F.C.C. del Estado que dado su carácter propio y la naturaleza de la producción en las zonas recorridas, integra con productos pobres más del 80 o/o de su tráfico total de cargas.

En estas condiciones, ofreciendo un caso típico de la inaccesibilidad o inconveniencia del transporte ferroviario para productos de la naturaleza apuntada, tenemos a los productos forestales que bajan a la Capital Federal desde las regiones del Norte y Litoral.

Respecto a la leña, no obstante su extraordinaria acumulación en el país, y la consideración que merece en su carácter de único combustible nacional, por lo menos hasta tanto se intensifique en la medida necesaria la extracción petrolífera de Comodoro Rivadavia (oro líquido sobre el cual no en vano se tienen fundadas tantas esperanzas), sin embargo no ha llegado aún a extenderse su uso en la proporción debida a las necesidades existentes, lo que tras un breve análisis resulta atribuible en gran parte al régimen del transporte para ella en uso. El ferrocarril no sólo es costoso para el producto de referencia, a punto de ser muchas veces prohibitivo, sino que es también insuficiente, y como tal, ocasiona su encarecimiento en los puntos de mayor consumo, generando así, indirectamente, la especulación.

En efecto, no se explica de otro modo la crisis del combustible que con graves consecuencias se produjo en el país desde el momento que la hulla de Cardiff detuvo su corriente proveedora, cuando la leña, adecuado sustituible, a precio moderadísimo en los montes de achada, se ofrecía en el Este con extraordinaria abundancia y esperaba, ya acumulada en los bosques, ya acopiada a lo largo de las líneas formando compactas barreras y bloqueando las estaciones, el transporte adecuado a su capacidad económica, o suficiente a su extraordinario volumen.

Preocupase celosamente la Dirección de Ferrocarriles del Estado, e interesáronse las empresas particulares para responder a las exigencias creadas repentinamente por dicho tráfico; pero la escasez del material rodante disponible, dado el tonelaje acaparado por la cosecha de cereales y azúcar y por el ganado en pie destinados a los frigoríficos, malogró su objetivo, dando pábulo a que especuladores sin escrúpulos llevaran los precios de la leña a una altura que triplicó el valor de la

hulla sostenido durante el primer año de la guerra, a pesar de tratarse de un artículo nacional abundante. Efectivamente, la hulla extranjera pagábase entonces al por menor, entre pesos 24 y 28 la tonelada, mientras hoy (1908) nuestro combustible indígena cuesta 60 y hasta 80 pesos la tonelada!

Sin embargo, ni ante esta situación angustiosa se consiguió vencer las resistencias opuestas al aprovechamiento de las corrientes fluviales, que están en condiciones de aportar abundancia y baratura directa del producto, dos condiciones indispensables para usar de él con suficiente desahogo.

Es curioso que dispuestos los bosques argentinos, con la mayor profusión, sobre las zonas adyacentes de las grandes arterias de agua que bajan directamente a los centros principales de los negocios y las fábricas, no sean las preferidas en esta clase de tráfico, para el cual se ofrece en condiciones ventajosas en contraposición con las dificultades que la escasez y precio del vagón le reportan. Así por lo menos resulta ante la perentoria enseñanza surgida de los experimentados países de la Europa, donde se utiliza el caudal de sus ríos, generalmente más pobres y llenos de dificultades que muchos de los nuestros, y ante los propios antecedentes nacionales, que los hay bastantes elocuentes. Si se busca aumentar la provisión de leña conforme las necesidades lo reclaman, ¿por qué al servicio del tren terrestre no se acopla siquiera el servicio del tren fluvial? Si se busca la baratura en el transporte, ya que el vagón no puede aportarla sin perjudicar los intereses legítimos de la empresa, por qué no se echa mano de la bodega si ella es susceptible de mayor baratura?

Es verdad que entre nosotros no se ha propendido mayormente el fomento de la navegación por nuestros ríos interiores; aún más, se lo ha dificultado con una serie de cargas fiscales que concurren a hacer inseguro el negocio de la navegación, pero es el caso que, ni es necesaria la existencia de esta organización para hacer la leña del norte accesible a la Capital Federal, que es donde se siente con más intensidad su carestía.

Llevándonos el objeto de hallar un conducto, provisto de las indispensables seguridades para la carga, que nos asegure el constante suministro del combustible vegetal a un precio de baratura máxima, convenimos en que la condición del trans-

porte puede reducirse al tipo más simple posible y del cual sería insustituible exponente la balsa o jangada cuya adaptabilidad acaba de confirmarse prácticamente.

Se trata de un medio del transporte que motivó entre nosotros las más encontradas opiniones sobre su uso, antes y después de los ensayos a que se le expuso: pero que a nuestro modo de ver, ante sus resultados positivos, se impone la unificación en el sentido de aceptarlo decididamente.

Sintetizando las argumentaciones sostenidas por la parte que se expresa desfavorablemente a su uso, en modo especial, representada por los técnicos oficiales, la descalificación se basa en los motivos siguientes: *a)* la naturaleza de nuestros ríos, por su impetuosa correntada dificulta el manejo de las balsas provocando continuos tropiezos con las demás embarcaciones; *b)* el paso estrecho que el Paraná tiene en ciertas alturas ofrece situaciones peligrosas para el caso de encontrarse en él un buque a tiempo de embocarse una jangada; *c)* la falta de condición flotante que acusa la mayoría de nuestras leñas no llenan las exigencias forzosas para la confección de las barcazas; *d)* la cimbradura a que está expuesta la jangada al menor viento, hace fácilmente aflojar las ligaduras, con lo cual se extienden los cañes y se deshace el cargamento.

A su vez la parte que auspicia el empleo de la balsa como medio adecuado para el transporte de leña, se fundamenta con las siguientes consideraciones: *a)* empléanse corrientemente en Europa, donde los ferrocarriles son más baratos que los nuestros y por ríos más angostos, correntosos, obstaculizados y frecuentados; *b)* con el mejor resultado transitaban así los productos del Norte en los siglos XVII y XVIII, bajo la dirección jesuítica; *c)* evita el perjuicio que a los demás productos ocasiona el destino de vagones para la leña; *d)* subtrae a esta carga del flete irremediamente pesado del ferrocarril para exigirle una retribución mínima; *e)* el transporte es fácilmente dispuesto, sin gastos de vehículos, tracción y retorno; *f)* concurre a aumentar la provisión del combustible en los centros mayormente necesitados, cortando, o por lo menos debilitando, la especulación en la reventa; *g)* Subtrae a los ferrocarriles una carga onerosa que indirectamente gravita sobre el resto del tráfico.

Como lo adelantamos, nuestra opinión al respecto se inclina por los sostenedores de la utilidad y practicabilidad de la jangada para el tránsito del producto que nos ocupa, por considerar mayores las ventajas que se les atribuyen a las inconveniencias que se le endosan; con la añadidura de que mientras aquellas son positivas, éstas pueden ser relativamente salvadas mediante el empleo adecuado de motores que las arrastren, por la mayor consistencia dada a la construcción de las balsas, por su empleo en el tiempo del menor tránsito, etc.

Precisamente el arribo reciente de jangadas a Buenos Aires procedentes de la provincia de Corrientes, ha dejado demostrada la insubstanciabilidad de las objeciones hechas sobre ellas, y en consecuencia, la conveniencia de su adopción para el transporte del producto que nos ocupa.

Así lo han conceptualado casas de fuerte actuación en esta clase de explotaciones como la de Núñez, Jibaja, Martínez y Compañía, que tras un ligero ensayo las consideraron prácticas y convenientes.

Luego, sean éstas u otras las construcciones adoptadas, nuestros ríos, principalmente los navegables, constituyen valioso elemento a los efectos del tráfico, para aquellos productos que, ya por su natural acumulación en las regiones próximas a sus riberas, ya por las dificultades con que tropieza para disponer del tren rodante en la medida necesaria, ya por la incapacidad propia de satisfacer los gastos del transporte terrestre, puede serle conveniente el tránsito por agua, toda vez que las características de la embarcación—desde el buque de primer orden hasta la simple balsa—se amolda a todas las capacidades económicas, y a la variada índole de las cargas.

Resumiendo pues, lo expuesto en este segundo capítulo, llegamos a las siguientes conclusiones:

a) Que en general el flete ferroviario resulta gravoso para los conceptos más importantes de la producción nacional, y ello, en mérito a estas principales causas: 1.° la desproporción existente entre la extensión total de la red y el tráfico que sostiene; 2.° el despoblado de que se resiente aún el país en amplias regiones, donde no se integra carga alguna; 3.° el escaso coefi-

cienté de explotación de la carga más voluminosa, por tratarse de productos en estado natural, o por su naturaleza misma.

b) Que en cierto modo resulta desfavorable para la economía nacional, la aglomeración de los sistemas en una zona determinada del país, con evidente abandono de otras que sienten intensamente la necesidad del transporte.

c) Que en vista de la inadaptabilidad del ferrocarril de costoso montaje, para ciertos productos originariamente pobres pero de interés por su condición de uso o por la facilidad de su abundante obtención, procede aconsejar como medios conducentes a solucionar la dificultad del transporte, la adopción de sistemas ferroviarios y servicios fluviales tipo económico; y la valorización industrial de todos aquellos productos que sean susceptibles de ello, especialmente de los que provoquen un movimiento de considerable tonelaje.

ANGELA BERNASCONI.

Buenos Aires, 1918.

APROBADA

ACTA N.º 65

En Buenos Aires a los cinco días del mes de Agosto del año mil novecientos diez y nueve, la comisión examinadora que suscribe aprueba la siguiente tesis sometida a su consideración:

1) De los Ferrocarriles en la República Argentina, de la alumna señorita Angela Bernasconi.

Con lo que terminó el acto, ante mí.

Firmados:

*H. Broggi. — Ricardo J. Gutiérrez. —
Carlos M. Ramallo.*

Es copia

S. E. Bottaro

Ricardo Levene
Secretario

ACTA N.º 66

Los que suscriben miembros de la comisión examinadora de Tesis de Transportes y Tarifas, califican en los siguientes términos el examen oral de tesis del alumno que se expresa a continuación:

1) Señorita Angela Bernasconi—Distinguido.

Con lo que terminó el acto, siendo las siete y quince p. m. del día cinco de Agosto del año mil novecientos diez y nueve.

Firmado:

*H. Broggi. — Ricardo J. Gutiérrez. —
Carlos M. Ramallo.*

Es copia

S. E. Bottaro

Ricardo Levene
Secretario

FE DE ERRATAS

Pág.	Línea	Dice:	Debe decir:
28	17	(falta la llamada)	(1) Excluidos los de Fomento, del Estado.
32	35	los valles	las vallas.
40	24	(línea repetida)	o por los Estados y todos los bienes adquiridos por el Estado
42	33	en cuanto lo rijan	en cuanto no lo rijan
57	17	definita	definitiva
57	23	pazas	playas
65	15	o han creído	o han creído necesario
66	25	a todos	a todas
67	(cuadro) 8 ^a div.	tomado	to. mo.
69	3	nacionales	moneda nacional
73	22	a primera	la primera
77	16	''costo normal''	''costo'' normal
81	9	Pasajeros km. por km. vía	Pasajeros km. por km. de vía
81	28	1. ^a s , 2. ^a	1. ^a s , total
83	25	pero que	que
87	16	adversidades,	adversidades—
99	3	de vuelven	se vuelven
102	30	Preocúpase	Preocupóse
102	36	(línea repetida)	y la plaza quedó sometida a una injusta carestía del combustible,