



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



Coordinación de los transportes. sus tarifas

Chianelli, Pascual

1940

Cita APA:

Chianelli, P. (1940). *Coordinación de los transportes, sus tarifas*.

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

ORIGINAL

72.255

1501
200

COORDINACION DE LOS TRANSPORTES

- Sus Tarifas -

Pascual Chianelli

- Buenos Aires 1940 -

BIBLIOGRAFIA

- CONSEIL NATIONAL ECONOMIQUE DE FRANCE-**Le probleme des transports**
L'automobile, les chemins de fer, le route
- LES DOCUMENTS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALES **La route**
et le rail dans quarante pays
- DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD- **Publicaciones técnicas sobre**
coordinación de transportes.
- TRAVISANI RENATO: **La concorrenza fra la strada e la rotaia nella**
politica económica del trasporto
- SCHNEIDWIND ALBERTO-**Costo de explotación ferroviaria**
- TAJANI PELIPE- **Tarifas ferroviarias, leyes económicas referentes**
a los transportes
- SANCHEZ DE BUSTAMANTE T. **La libertad de tarificar**
- SANCHEZ DE BUSTAMANTE T. **El costo de transporte ferroviario**
- CORTI C. LESTINO **Problemas ferroviarios**
- NONI ARTURO : **Tarifas ferroviarias**
- BELIRAME J. : **El problema del transporte**
- DIEZ MANUEL MARIA: **Régimen jurídico de las comunicaciones**
- CORINI FELICE : **Movimento e traffico e questioni economiche- Ve-**
lumen V.
- GONDRA, LUIS ROQUE: **Teorias antiguas y recientes sobre la moneda**
el crédito y los ciclos económicos
- WAGEMANN Ernest- **Estructura y ritmo de la economía mundial**
- SOCIEDAD DE LAS NACIONES- **Coordinations des transports-1938**
Bulletin de l'Union Internationales des chemins de fer
Motor Truck Red Book- 1936
Railway Age
- DIRECCION GENERAL DE FF.CC.- **El costo de transporte ferroviario**
- BULLETIN DE L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DU CONGRES DES CHEMINS
DE FER.
- MEMORIA DE LOS FF.CC. ARGENTINOS-**Empresas de capital privado-**
MEMORIA DEL AÑO 1938 DE LA COMISION NACIONAL DE GRANOS
- M.C.P. DIRECCION GENERAL DE NAVEGACION Y PUERTOS-**Folleto**
- M.H. ANUARIO DEL COMERCIO EXTERIOR DE 1939
- DIRECCION GENERAL DE ECONOMIA RURAL Y ESTADISTICA-**Ministerio**
de Agricultura de la Nación- **Memorias y estadísticas agropecua-**
rias.-
- FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS-**INSTITUTO DE LA PRODUCCION-Geo-**
grafía económica de la Provincia de Buenos Aires
- DEPARTAMENTO NACIONAL DEL TRABAJO- **Investigaciones sociales**
- LIGA DE LAS NACIONES- **Boletin del Departamento Internacional**
del Trabajo
- LIBROS CLASIFICADORES Y DE TARIFAS DE LOS FF.CC.
- MEMORIAS Y ESTADISTICA DE CADA UNA DE LAS PROVINCIAS
- REVISTAS DE ECONOMIA ARGENTINA



BIBLIOTECA

- 1 -

A MANERA DE INTRODUCCION

Señores Profesores:

Llego con retraso ante Vds. a cumplir con la última etapa de mi vida de estudiante, aquella que sin hacernos ni más capacitados ni más doctos, al vislumbrar en un trabajo teórico-práctico las innumerables enseñanzas por Vds. impartidas, nos trae sin embargo ^{lg} satisfacción el deber cumplido, porque él significa la culminación de los esfuerzos, desvelos y sacrificios, que en muchos casos no se han escatimado, y se obtiene como premio el título esperado.-

El llegar con retraso a presentar la "tesis doctoral" no es sin grandes vacilaciones que aún lo hago, ya que habiéndome alejado de los años juveniles, el sentido de la responsabilidad ha ido también creciendo, obsesionando mi espíritu, de que cumplir esta obligación era un asunto más serio de lo que en principio creía, ya que su meditación detenida hacía alejarme en forma casi indefinida de aquel buen propósito.-

Sin dejar de tener aquellos temores al decirme ahora a consagrar este último esfuerzo estudiantil, en el análisis de un problema de bien público, con franqueza declaro, que para mí resulta un asunto sumamente serio presentar a esta altura de mi vida, un trabajo que pueda ser útil y de interés en sus conclusiones, pero es el caso que acicateado por la obligación de no dejar deuda pendiente y colocado en el deber de dar el ejemplo a los míos es que llego a Vds. cohibido bajo el peso del deber y la responsabilidad.-

Considero que el tema elegido es de actualidad y está íntimamente vinculado a la reglamentación de

una ley reciente que ha de reportar con su aplicación moderada, amplitud de miras y buena voluntad; benéficos resultados a la economía general del país. Esta ley es la N°12346 de coordinación nacional de los transportes, y dentro de ella el punto que me decido desarrollar lo he titulado:

UNO DE LOS TANTOS PROBLEMAS DE LA COORDINACION DE LOS TRANSPORTES - SUS TARIFAS

PLANTEO DEL PROBLEMA:

Lleva en sí mismo el tema su complejidad y comporta su desarrollo una gran responsabilidad, dado las repercusiones que importa, en nuestra economía, todo problema de tarifas.- Debiendo ser reglamentariamente la tesis, un trabajo teórico-práctico he creído que el tema elegido se encuadra bien dentro de esas disposiciones, ya que en este caso, siendo una de las causas de la crisis que afecta hoy al desarrollo del transporte por ferrocarril, la competencia que le hace el transporte por carretera, al fijar en este estudio la situación en que se hallan ambos sistemas en nuestro país, con exclusión de comparaciones y remedios aplicados en otros países, ha de resultar quizás útil, a nuestros propios problemas, para tratar de buscar su remedio.

Plantear el problema, no es en este caso resolverlo, sino poner honestamente de manifiesto las dificultades porque, en estos momentos, se atraviesa y balbucear los posibles remedios que podrían aplicarse tratando con ello de "buscar el ansiado equilibrio económico en que puedan "apoyarse mutuamente ambos sistemas, para que al ligarse "los unos a los otros e integrarse en una organización conjunta, pueda asegurarse a cada uno de estos modos de transportes su lugar en la economía general, y a todos ellos, "el desarrollo más completo en el cuadro del interés general."

ral^o(1)

Para el logro de estos elevados fines debe tratarse de coordinar la competencia en que actualmente se hallan empeñados -por razones de existencia- estos dos modos de transportes, ya que ello importa traer a su cauce natural los precios del transporte, dando a cada uno su lugar en la economía general, al fijar el límite de penetración del transporte automotor, con lo que han de atenuarse las consecuencias resultantes a que se ha llegado actualmente con las continuas disminuciones de tarifas, para ciertas clases de productos y distancias de los mercados, sin beneficio aparente para los consumidores, máxime si se tiene presente que el término coordinación debe ser antítesis de destrucción.-

Antes de encarar el problema planteado en forma integral debe ponerse de manifiesto cuál es la situación actual en que están actuando ambos modos de transporte, retrotrayendo la cuestión a una época económica normal, a fin de demostrar, por la comparación de sus diversos índices, que parte le ha correspondido al transporte por carretera, en la agravación de la situación económica-financiera actual de nuestras empresas ferroviarias (de capital privado), y que parte de ese estado ha de atribuirse a las rebajas de tarifas que éstas han adoptado, para luego por la comparación de los costos de explotación de ambos sistemas expresar qué remedios o recomendaciones serían las más convenientes.-

El desarrollo que en este caso debe darse a este problema se lo fija como sigue:

(1) Le probleme des transports.- L'automobile, les chemins de fer.- Conseil National Economique de France-pag.14.

CAPITULO I

- 1) Consideraciones sobre el transporte por caminos; 2) Disposiciones de la ley 12.346 sobre tarifas- discusión parlamentaria; 3) Razonabilidad y justicia de las tarifas;
- 4) El costo de transporte como base de las tarifas. Otros sistemas

CAPITULO II

- 1) Importancia económica de las zonas de producción;
- 2) Los costos de producción de algunos productos; sus precios de venta;
- 3) Tráfico ferroviario y camionero;
- 4) Situación económica y financiera de las empresas ferroviarias (de capital privado)

CAPITULO III

- 1) Cómo han gravitado y gravitan las tarifas ferroviarias en los transportes de cargas;
- 2) Algunos costos de transportes;

CAPITULO IV

- 1) Salarios y costos de la vida y del comercio al por mayor;
- 2) Valor adquisitivo de la moneda;
- 3) Consideraciones sobre los índices económicos y sociales estudiados
 - a) - De la producción y los consumos
 - b) - De los salarios y costos
 - c) - Del valor adquisitivo de la moneda
 - d) - Del transporte ferroviario

CAPITULO V

Conclusiones y recomendaciones.

Pascual Sciavelli

C A P I T U L O I

SUMARIO: 1) Consideraciones sobre el transporte por caminos
2) Disposiciones de la ley 12.346 sobre tarifas - su discusión parlamentaria; 3) Razonabilidad y justicia de las tarifas; 4) El costo de transporte como base de las tarifas; -Otros sistemas.-

1) Razones del estudio especial que ha impuesto a este trabajo lo inhiben extenderse sobre el desarrollo del transporte automotor en el mundo, ya que existe una abundante bibliografía al respecto; razón por la que considero que es bien conocido el comienzo y desarrollo del transporte automotor por carreteras en este como en otros países, y cómo él ha ido evolucionando y revolucionando a la vez (2) en forma acelerada a otros sistemas de explotación, a punto tal que ya hoy por su economía, rapidez y comodidad, puede decirse que ha hecho modificar la situación de privilegio en que se encontraban otros modos de transportes: ferrocarriles por ejemplo, para ir absorbiéndole parte de su tráfico a corta distancia.-

Su aparición e intenso desarrollo se ha realizado en razón directa con la construcción, perfeccionamiento y conservación de los caminos, planteando ya -en algunos países, el problema de su sustitución, para el transporte de pasajeros y algunas clases de cargas a corta distancia- dentro de la igualdad de régimen legal - por ser este sistema, en empresas organizadas o no, más veloz, de más fácil

(2) Consúltense: La route et le rail dans quarante pays (1934) Publicaciones técnicas de la Dirección Nacional de Vialidad. El problema del transporte por J. Beltrame; Coordinations des transports, Sociedad de las Naciones - Ginebra 1938 - Trevisani, Renato: La concorrenza fra la strada e la rotaia nella politica económica dei trasporti.-

manipuleo y de mayor movilidad, al permitirle realizar los servicios de "puerta a puerta" y competir en su explotación con aquél, por sus costos de transportes más económicos.-

Trevisani (3) con la claridad, penetración y erudición que lo caracteriza en el estudio de estos problemas, dá una semblanza de la situación del transporte automotor, que para este caso se transcribe traducido, aunque con ello se pierda algo de la riqueza y fluidez del idioma ".....Pero, puede ser suficiente la naturaleza individual "del autotransporte, el modesto gasto de su implantación, "el régimen de libertad en que él ha crecido, para justificar el desarrollo alcanzado en el término de pocos años, "por lo que se pasa en el mundo de dos millones de vehículos "los en 1914, a once millones en 1920, a 36 millones en "1930 ?" y a 42.677.948 en 1937 clasificados en vehículos "de uso personal, 34.675.801; en autobuses 451.317, y en vehículos de cargas 7.550.830 (4).- " Que la post-guerra "ponga sobre el mercado centenares de miles de vehículos, "de quienes la administración militar se desprende, y que "a ellos ocurra la actividad de quien debe, de uno u otro "modo, encontrar una ocupación, es un fenómeno muy explicable; pero ello no representa sino la iniciación de aquella "difusión del automotor que, por una década por lo menos, "se afirma victoriosamente, demostrando encontrar, en la economía de los transportes, su propia fuente de vida, y más "todavía, su propia autonomía de funciones y de deberes"

"Es necesario entonces pensar que la fuerza de "difusión del automotor no se debe tanto a circunstancias "exteriores contingentes, más o menos favorables, como a

(3) R. Trevisani, obra citada pag. 48

(4) Bulletin de l' Union Internationale des Chemins de Fer, enero de 1939; pag. 19/20.

"coeficientes intrínsecos, que caracterizan su utilidad. La
"justificación que a veces se ha buscado en la tendencia
"humana hacia lo nuevo, puede tener un valor individual y
"transitorio, nunca bien definido, puesto que en la colec-
"tividad juega el resorte del interés y no el de la fanta-
"sía.- La vía psicológica por lo que el automotor ha gana-
"do terreno, es más bien otra: la simplicidad de su organi-
"zación, y como consecuencia de eso sus relaciones con el
"público, que ha señalado una abierta reacción a la buro-
"cratización ferroviaria.- No todos los expedidores natural-
"mente, necesitan transportes rápidos, y se resignan a los
"bastantes lentos, a las paradas y a las complicaciones de
"las tarifas.- El automotor, ágil y rápido en su carrera,
"se ha dirigido, desde su iniciación, a estos clientes, es-
"forzándose para complacer sus exigencias y adaptándose,
"cada vez más según las necesidades."

"La afirmación del automóvil no es, sin embargo,
"únicamente, psicológica, sino técnica y económica. Desde
"el punto de vista técnico, hay transportes para los cuales
"el automóvil, en los límites de sus posibilidades, es, sin
"duda, preferible: las mercaderías, que están sujetas a fá-
"ciles deterioros en los trasbordos o que requieren embala-
"jes costosos, resultan beneficiadas con el transporte por
"carretera, que evita cualquier ulterior manipulación con
"el servicio de "puerta a puerta", anulando, contemporanea-
"mente, también los gastos inherentes a las operaciones in-
"termedias.- Es verdad que los ferrocarriles buscan de su-
"plir esta su deficiencia, con la introducción de containers
"o cajas móviles, las cuáles mejor se prestan a la buena
"conservación de las mercaderías perecederas y a la recolec-
"ción de las mismas, pero, es también verdad, que el contai-

"ners presupone siempre, a la partida o a la llegada el empleo del autocarro, resolviéndose esto en una colaboración y no en una independencia."

"Por otra parte, ná de esta manera se elimina lo que es una ventaja económica, característica del automotor, la posibilidad de adaptar, caso por caso, el vehículo al transporte a efectuarse y a reducir de tal modo, al mínimo el peso muerto que grava sobre el costo del servicio. Esta ventaja ya notable de por sí, ha adquirido siempre mayor importancia con el crecimiento de la autonomía de los transportes por camino, la extensión de sus recorridos y con el progreso constructivo que ha consentido en aumentar la capacidad de los automotores, reduciendo su peso, según un principio que en el campo ferroviario es de mucho más difícil y limitada aplicación."

En nuestro país, con motivo del ritmo acelerado que ha ido adquiriendo desde la sanción de la ley de vialidad N° 11658 - la construcción de caminos nacionales, como a la mejora y conservación de las rutas camineras, se ha visto también incrementado el transporte automotor por caminos, como un serio competidor del ferrocarril en diversas zonas, en forma tal que si bien no existe actualmente estadística oficial que nos demuestre el tonelaje transportado por este nuevo sistema de transporte, en cada una de las distintas zonas del país, no obstante ello puede decirse que su competencia económica -aunque desordenada-, se ha hecho sentir y pensar al mismo tiempo que, no pudiendo esta competencia ser considerada como una consecuencia accidental de una momentánea depresión económica, sino una lógica evolución, que en forma incesante ha venido experimentando este medio de transporte, no sólo en su faz técni-

ca, sino también económica, ello ha sido causa suficiente para que los poderes públicos se preocuparan de su regularización, y encontrará justificada su ingerencia en un régimen legal de permisos para su circulación y explotación, con el fin de orientarlo hacia una competencia coordinada de transportes.- He ahí la ley N° 12.346.-

§2) La ley 12.346 en su artículo 6° expresa que ".....las "tarifas de pasajeros, encomiendas y cargas de toda empresa "de transporte, con excepción de los ferrocarriles, deberán "ser sometidas a la aprobación de la Comisión Nacional de "Coordinación de Transportes, rigiendo, mientras tanto, las "vigentes.- Igual requisito se adoptará en la modificación "de las ya aprobadas, respetándose los derechos de jurisdicción de las provincias y municipalidades, dejadas a salvo "en el artículo 3°"; y continúa: la Comisión Nacional de "Coordinación de Transportes promoverá ante el Poder Ejecutivo nacional o provincial, en su caso, la rebaja de las "tarifas ferroviarias, cuando ello sea necesario, o a los "fines de la coordinación de transportes en las distintas "zonas del país".

A su vez, el artículo 2° apartado 4° de la ley, indica que: "las tarifas vigentes no podrán ser aumentadas "sino en la proporción necesaria para cubrir la diferencia "entre las patentes y tasas actuales y las que resultan de "la aplicación de la presente ley".

Por otra parte, la reglamentación de la ley, que son las disposiciones aclaratorias y supletorias de la letra y espíritu de la ley misma, define cuáles son las condiciones intrínsecas que deben llenar las tarifas para ser aplicadas.- Así dice el artículo 160: "las tarifas deberán cubrir los gastos de explotación y procurará un in-

"terés adecuado sobre el capital invertido.- Los gastos de explotación incluirán los recursos necesarios para los fondos de reservas, renovaciones y al servicio de las obligaciones financieras".

"Las tarifas, tanto de pasajeros como de cargas serán razonables, justas y uniformes en igualdad de condiciones para todos los que se sirvan del transporte automotor.....las que una vez aprobadas por la Comisión, constituirán el único precio del transporte".-

Estas disposiciones transcritas, son claras y terminantes, al expresar textualmente que las tarifas:

- a) Serán razonables, justas y uniformes;
- b) Deberán cubrir los gastos de explotación, fondos de renovación y reservas y un interés adecuado sobre el capital invertido;
- c) Constituirán el único precio del transporte.

De la discusión que se hizo en la Cámara de Diputados del artículo 6° de la ley 12.346, el señor Diputado Moret manifestó terminantemente: "que las tarifas que se apruebe debe ser justa, razonable y uniforme", con lo que se confirma la premisa de que la tarifa que se aplique en el transporte automotor debe llevar intrínsecamente como condición sine-qua-non, estos requisitos.-

Ante estas disposiciones y lo determinado en el artículo 2° apartado 2° de la ley 12.346, que parecería constreñir aquel principio fundamental, si se comprobara que las que aplican los ferrocarriles en sus transportes clasificados como de tarifas ordinarias-los que representan casi el 20% del tráfico total movido, o en los clasificados con "tarifas excepcionales: básicas y reducidas" (que alcanza el 80% del tonelaje transportado); no reunieran el requisito de ser en su aplicación: justas, razonables y

uniformes, podría la Comisión Nacional promover ante la autoridad gubernativa un aumento de tarifas a los fines de la coordinación de los transportes en las distintas zonas del país.-

En el apéndice final de este estudio, se agrega la respuesta de la mayor parte de los países al punto 2 A. del cuestionario relativo al régimen de las tarifas aplicadas sobre sí: a)

- a) Existen tarifas fijas y en caso afirmativo, quién las establece y por quién son ellas autorizadas?
- b) Existe una super-vigilancia de las tarifas y en qué condiciones?
- c) Tienen obligación de publicar las tarifas?

encuesta efectuada en el año 1957 por la Sociedad de las Naciones y publicadas en el tomo VIII° de Communications et Transit 1958 - VIII, 6.-

No obstante estas disposiciones y de si puede o nó la Comisión Nacional por "motu proprio" proponer un aumento de tarifas, siempre ella se ha de encontrar en situación de considerar este aumento por petición de parte interesada, razón por la que, en su aprobación, necesita conocer si ^{se} cumplen aquél requisito fundamental.- Ante este hecho es de fundamental importancia -como punto de referencia-, saber si las que se aplican actualmente son justas, razonables y uniformes.-

Para llegar a este desideratum es indispensable demostrar, por el análisis de la producción y los consumos nacionales, cómo han incidido las tarifas que han aplicado los ferrocarriles a diversos productos, dado que la mayor parte de las empresas porcaminos no han aplicado un sistema racional de tarifas de acuerdo con el valor de la carga transportada, peso, distancia y clase de caminos utilizados

sinó que buena parte de ellas han optado por el método de fijar un precio determinado a los transportes, según el peso de la carga, distancia y la posibilidad de tener carga para el transporte de ida o de vuelta; mientras que otras han creído más conveniente seguir el ritmo de aplicación de las tarifas ferroviarias, siguiéndolas en sus sucesivas disminuciones, en defensa de su tráfico.-

Debe aclararse sin embargo, que las disminuciones de tarifas, en el transporte automotor no tiene exclusivamente como causa las que han aplicado sucesivamente los ferrocarriles, sinó a la competencia entre los mismos transportadores y también a la gravedad que ha ido tomando el transporte individual, o sea el de los dueños de un sólo vehículo, el que ha de ir adquiriendo cada vez mayor magnitud, si no se aclara su situación en la ley 12.346 o se la interpreta en sus justos términos, ya que, a su juicio, existirían en ella disposiciones, que neutralizarían la posibilidad de su crecimiento para realizar un servicio intenso e ilimitado en su recorrido, sin contralor alguno y en constante superposición con el tráfico regular y legal por todos los caminos del país, que le restringieran la eficacia de su cumplimiento.-

Así por ejemplo, cuando se habla en su Art. 4° Inciso b) de la "necesidad de salvaguardar la eficiencia presente y futura de los medios de transportes, existentes en la zona, en cuanto dañe la economía general"; lo mismo que el inciso c) cuando dispone que "en todos los casos deberá darse preferencia al transporte que efectúe el servicio continuadamente y en las mejores condiciones de precio y tiempo"; como a lo que expresa el art. 10° inciso b) obligando a las empresas transportadoras "a no cobrar por

el transporte un precio distinto a lo establecido en las tarifas aprobadas por la "Comisión Nacional de Coordinación de Transportes".-

Influye en lo que se ha indicado, lo que el señor Diputado Moret -autor de esta iniciativa- ha expresado al referirse al transporte ocasional cuando dice: ".....allí "donde la Comisión descubra que hay más de un transportador "accidental, un verdadero servicio, lo hará entrar dentro "de las disposiciones de la ley y le impondría las condiciones generales que ella establece" expresiones asentidas por la Cámara; y a la vez lo manifestado por el Señor Diputado Palacio cuando habla del artículo 2° de la ley de que él se refiere al tráfico permanente y habitual "y de que.....la "ley se dicta sólo exclusivamente para evitar la competencia antieconómica y ruinoso de los distintos medios de "transporte".-

La correlación de estas disposiciones le induce a expresar que aquél tráfico -el de la segunda parte del párrafo 1° del art. 2° de la ley 12.346-, si se realizara en las indicadas condiciones, en general él no estaría de acuerdo con el verdadero espíritu de la ley, de lo contrario que significado tendría la multiplicación indefinida de esta clase de transportadores de un sólo vehículo en todo el país, sin contralor oficial, limitación en su recorrido, régimen de tarifas, clasificación de cargas, ni ninguna otra obligación que la ley impone a los que en ella estén comprendidos, sino un tráfico competitivo, antieconómico y ruinoso a su medio y modos de transporte, si pensamos en las cifras de automotores existentes en el país manifestada por el señor Ministro de Obras Públicas en la Cámara de Senadores, en la sesión del 5 de enero de 1937 -pag. 2396, y que de ella

53.000 son camiones de propiedad individual, así como lo expresado por el señor Diputado Dickman en la Cámara de Diputados -sesión del 29/30 setiembre 1939- pág. 3881/2 de que en esa fecha había 405.000 automotores de los cuales 149.68 son camiones, podemos ver cuál es el problema competitivo, si sólo consideramos que en uno y otro caso un 10% de los mismos se dedican al tráfico público ?

Ante estos hechos que se vienen produciendo en tales extremos, la ley, en su juicio, contemplaría los remedios al comparársela en sus distintas disposiciones y espíritu de sanción, a la que bien podría dársele fuerza efectiva con una reglamentación adecuada para fijar la acción de estos explotadores de un sólo vehículo:

- 1) Dentro de los límites propios en que deben actuar, sin el contralor de la ley, sea en su radio de trabajo, material rodante, tarifas, tasas, etc., o
- 2) si se extendieran más allá de una distancia lógica a fijarse para su desarrollo económico, y sin medida hiciera un tráfico competitivo en todas las rutas del país, por más extensa que estas fueran, -allí es dónde estaría el límite de la aplicación de la ley para ajustarlos a sus verdaderos términos aplicándoseles la obligación de abonar las tasas de conservación de caminos que exija su reglamentación - Artº 25 - seguro contra riesgos de terceros y mercaderías y aplicación de las tarifas aprobadas por la Comisión, etc.,

ya que sólo en esta forma se ha de evitar transgredir la ley al disgregarse las ^{constituidas} empresas, tomando estas la forma de sus componentes de transportadores de un sólo vehículo.-

-
- 3) Se estudiaría someramente los principios económicos que llevan en sí mismo el concepto del costo y valor del tra

porte; pero para ello se indicará algunas definiciones básicas, con las que se creó toda una teoría (5) y con ella se han hecho investigaciones fundamentales:

TARIFA: según Joserand es un "elemento del contrato de transporte que reglamenta las condiciones en que este se verifica", pero en su concepto integral la tarifa comprendería "el análisis del conjunto de las condiciones jurídicas y "económicas que concurren en su transporte".-

En el aspecto económico "la teoría de las tarifas tiene por objeto el estudio de las relaciones que vinculan el valor del transporte (V_e) y el costo del transporte (f_e) para determinar el precio de éste y las leyes "de su variación".- Generalmente se confunde la tarifa con el precio (flete) o tasa del transporte, siendo por lo tanto el flete el precio que se paga por el transporte de una carga de una localidad a otra, y tarifa es el precio que se paga por el transporte de una tonelada a la distancia de un kilómetro.-

Por lo tanto, en una empresa de transporte, la tarifa (f) se ha definido como a la relación existente entre el precio pagado por el transporte de la unidad de peso, o sea el flete de una tonelada (tn.) a la distancia (x) recorrida y expresada en kilometros (km.), o bien el precio de la unidad del tráfico -expresada en toneladas-kilometros (tn-km), o sea el trabajo que se realiza para mover la carga transportada (tn) de un lugar a la distancia de un km., de ahí la fórmula clásica:

$$\frac{F}{X} = \frac{\frac{m \cdot n}{tn}}{km} = f = \frac{m \cdot n}{tn \cdot km}$$

(5) Guillermo Raunardt sobre el Trazado de los FF.CC.; Alberto Schneidewind, Costo de explotación ferroviaria. ©

Ahora bien, el "valor del transporte" es el precio límite que el usuario está dispuesto a pagar y se lo define por la diferencia existente entre el precio de venta de una mercadería (P_v), y el precio de su costo de producción (C_p), cuyo valor fluctúa según la oferta y la demanda de la cosa transportada en el mercado, en un determinado momento (6).-

A esta diferencia de precio; " $P_v - C_p$ ", en ese momento se la acostumbra ^{a llamar} coeficiente de transporte y se lo representa por "v" y de ahí la expresión:

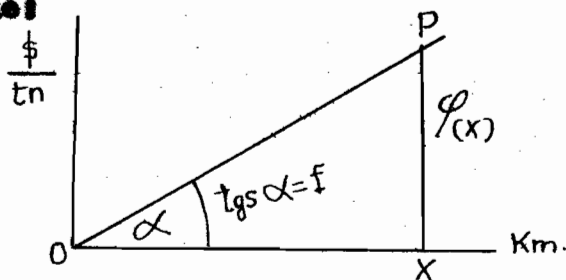
$$V = P_v - C_p = fx$$

ya que siendo "v" el valor numérico del flete que puede soportar, en su transporte, la mercadería que se considere; o sea el importe que tiene disponible el productor para gastar en su transporte al mercado, es por ello que

$$x = \frac{P_v - C_p}{f} = \frac{v}{f}$$

y como el flete de la unidad de peso es una función $\varphi(x)$, si trasladamos estos valores a un sistema de ejes cartesianos, vemos que en la forma más simple, - él corresponde a la ecuación de una recta, en la que las abscisas representan a las distancias (x) y las ordenadas los fletes pagados a esas distancias, y por lo tanto la tarifa (f) sería el coeficiente angular que forma esa recta: $\frac{\varphi(x)}{x} = \text{tang. } \alpha = f$

como sigue:



(6) Véase Felipe Tajani-Tarifas ferroviarias, leyes económicas referentes a los transportes.-

En cambio el "costo de transporte" es el precio límite al que la empresa está dispuesta a efectuarlo, y en este caso, para ella, está representado entre dos límites, o sea entre el costo directo de transporte, determinado por la siguiente fórmula empírica

$$f_0 = \alpha + \beta s_1 + \gamma s_2$$

en la que " s_1 " y " s_2 " representan respectivamente, en la explotación, los gastos de transporte por tn-km (tracción y movimiento) que ocasiona las pendientes determinantes y equivalentes en el trazado, o sea el esfuerzo o trabajo que se realiza para mover el peso bruto de los trenes de pasajeros o cargas; y en cuanto a " α ", " β " y " γ " son coeficientes numéricos a determinar (6) y el coeficiente de transporte, representado por " V ", o sea

$$V = f_1 x + f_2 y = V_0 - \Delta = (1 - n) V_0$$

ya que " V " incluye la ganancia del productor: " Δ " y en este caso: $V_0 = V + \Delta$; que da un valor máximo para el transportador o sea un coeficiente máximo = $V_{max} \approx V_0$, que permite un radio de afluencia económica máximo en las zonas de explotación de las empresas; exigiendo así a las mercaderías todo lo que ella puede pagar.-

En cuanto a " f_1 " se refiere a la tarifa ferroviaria; " f_2 " la tarifa del transporte carretero; " x " la distancia del transporte ferroviario e " y " la distancia por camino.-

A nuestros fines, basta con las definiciones ya expresadas, porque la implantación de un sistema de tarifas, estará condicionada al estudio económico que predomine en sus zonas, como resultado de la aplicación en la investigación de métodos económicos, estadísticos y matemáticos

(6) Véase apuntes de FF.CC. del Ing. A. Schneidewind pag. 26 y 27

en armonía con la situación actual de los transportes.-

Estos precios del transporte deben, en todo momento, llevar en sí mismo la premisa de actuar en condiciones legales, es decir, que ellos deberán ser "justos y razonables" al efectuarse la prestación del servicio o sea que deberá la tarifa ser justa en su base jurídica y razonable en su base económica.

A los efectos de la ley 12.346, si bien el señor Diputado Moret, en su manifestación, no ha hecho más que indicar la regla común en la que todo "ente concedente" entendiéndose debe llenar todo sistema de tarifas, a fin de permitir que en su aplicación ella sea "razonables, justas y uniformes"; sin embargo este principio (que tiene su origen en la ley americana "Interstate Commerce Act de 1887), en nuestro caso, debemos considerarlo, en forma tal, como para que dicha tarifa pueda llenar plenamente esas condiciones, es decir que deberá, con el conjunto de su producción, obtenerse una justa utilidad para el transportador, a la vez que ella debe permitir estimular el comercio y a la industria sin dejar de lado el interés del público.-

Para llegar a este "desideratum", ha de ser necesario que la aplicación de la tarifa permita cubrir no solo los gastos de explotación de la empresa, sino también las reservas necesarias de renovación del material inmovilizado, según sus años de vida media, así como las amortizaciones de otros elementos del capital y un interés razonable del negocio; todo lo que constituirá el costo del servicio, puntos estos que están contemplados en la reglamentación de la ley 12.346, ya que este costo del servicio, debe darnos la pauta de la razonabilidad y justicia de la tarifa.-

(7)
Corini expresa a estos fines que "la Ricerca fon-
damentale que deve precedere a lo studio delle tariffe, con-
siste nella determinacione del costo dell' unitá de traffi-
co", luego, pues, la determinacion del costo del transpor-
te ha de ser el fin tor básico, que nos ha de permitir fijar
hasta dónde una tarifa es justa y razonable; si bien este
costo del transporte, no sea el único factor decisivo, a
los fines de la aplicacion de un sistema de tarifas, dado
que para determinarlo, intervienen otros diversos factores
que modifican su conclusion final en cada caso, o sea el
valor del transporte siendo estos:

- a) El valor de la carga transportada;
- b) La responsabilidad del transportador;
- c) La direccion del tráfico;
- d) La clase del camino recorrido;
- e) La naturaleza de la carga;
- f) La intervencion y contralor del Estado, etc.

(8)
Trevisani en la pag.51 de su obra manifiesta:

"L'attacco vero portato dall' automasso alla ferrovia non
è quindi tanto nell' accaparramento delle merci, come,
quanto nell' indebolimento pratico di quella differenza-
zione, sulla quale tutto il sistema tariffario delle fe-
rrovie è costruito.-"

"Sul questo punto di capitale importanza le
discussions sono state vaste e frequenti e non sono man-
cati coloro i quali hanno prospettato l'appuntitá per
la ferrovia di abbandonare la base tradizionale "ad-valo-
rem" delle sue tariffe per sostituirla quella del "costo

"del transporte" i ma gli innovatori non hanno avuto fortuna
Corti (9) expresa " que la tarifa representa el

precio que debe corresponder por el servicio que se presta,
pero: el valor de este servicio está determinado por el
costo, esto es por los gastos necesarios para efectuarlo

Y por la ley de la oferta y la demanda, ya que no es posi-

ble poner en duda que el transporte, como cualquier mercadería o trabajo prestado, tiene su valor determinado por esta ley económica universal y por lo mismo que debe pagarse no solo por lo que cuesta, sino por lo que vale.....

"....."agregando, "....., una tarifa que en el transporte de mercaderías tuviera en cuenta solamente el peso y la distancia y no el valor de la misma, sería incompleta, por eso es que en las tarifas de mercaderías de poco valor se paga menos que las que tienen un valor mayor.....

".....; Pero las tarifas en base al valor no están consuetudinas de manera que cada mercadería tenga una tarifa aparte.- Se usa por el contrario establecer algunas clases entre las que se reparte, según la naturaleza de las mismas, mercaderías de un valor análogo".-

A estos efectos, Ulrich⁽¹⁰⁾ agrega que ".....

"ni el criterio del valor en la formación de las tarifas entra siempre solo, pues también se tiene en cuenta, en la clasificación, la importancia económica del producto, la posibilidad de la expedición, de la recepción y operaciones a efectuarse, así como la velocidad del transporte".-

Elliot⁽¹¹⁾ en su obra Rail Road Transportation; expresa que se ha insistido muy frecuentemente en que las tarifas deben hacerse en forma tal que su aplicación esté de acuerdo a lo que el tráfico pueda aguantar, con lo cual ella sería una tarifa razonable.-

Si bien es cierto que esto conviene tenerlo en cuenta, sin embargo, puede en muchos casos ser injusta, ya que abarcando demasiado el principio anterior, el transportador, a pesar de que la mercadería puede dar más, no le es conveniente aprovecharse de las necesidades de sus condi-

ciones especiales para exigir más, porque no es el caso de

(10) Ulrich-Traité generale des tarifs de chemins de fer

(11) Elliot-A treatise on law of railroad

"que el tráfico pueda aguantar, sino que más bién debe tener
"se en cuenta lo que el tráfico pueda aguantar "

Es necesario, agrega "que en la aplicación de
"las tarifas, éstas sean un estimulante para mover las car-
"gas, principio al que debe tenderse que vaya en aumento,
"ya que es necesario pensar que las cargas de escaso valor
"no pueden en muchos casos pagar una parte proporcional de
"los gastos fijos, y si cada artículo tuviera que hacerlo
"en la forma ya indicada, algunos de ellos no podrían trans-
"portarse".- El verdadero significado de esta frase, según
Elliot, está entre dos límites: "el superior que es el del
"tráfico determinado que puede pagar, y el inferior que se
"aplicaría con aquel precio en que la empresa puede efectuar
"el transporte".-

El Ingeniero Teodoro Sanchez de Bustamante, ⁽¹²⁾ en
su folleto Libertad de Tarifificar, pag.31 expresa que:
"la distancia máxima de transporte está señalada para cada
"producto, por su valor de transporte y por el costo parcial
"del mismo, y que dentro de estos límites, el poder adminis-
"trador debe exigir a las empresas una distancia máxima
"prudencial para cada producto, teniendo en cuenta las con-
"diciones del territorio, la situación relativa de los cen-
"tros de producción y consumo, la compensación y fomento
"económico de las diversas zonas, el desarrollo del comer-
"cio y de las industrias, consultando, en una palabra, los
"intereses generales del país.- En lo que respecta a los
"pasajeros, debe imponerse a la empresa la obligación de
"prestar servicios cuyos precios digieran poco de los costos
"parciales del transporte".-

En una crítica aparecida el Railway Age a fines ⁽¹³⁾
de 1939 referente a un artículo de L.F. Orr sobre "cuál es
(12) Teodoro Sanchez de Bustamante - Libertad de tarifificar
pag.31 - (13) Railway Age - Nov. 1939

el precio del transporte", este insiste en que lo que el tráfico debe soportar era cuando el cargador podía o no cargar por ferrocarril, pero hoy, es enteramente diferente, pues tiene métodos alternativos de transporte que le son más convenientes.-

"El método por el cual el tráfico puede ser ordenado es dando a cada transporte la ocupación del medio en que pueda manejarlo lo más económicamente, sin temor de "cincelar", competencias por otra forma de transporte; por lo que Mr. Orr contempla en su estructura tarifaria para ferrocarriles y camiones, basadas en la unidad de costo de cada uno, con fletes clasificados no de acuerdo al valor sino de acuerdo al peso por pie cúbico, con tolerancias asignadas para el tráfico sujeto a pérdidas en el peso y reclamo por daños".

En la nueva política de los ferrocarriles belgas, publicadas en el Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer, ^(III) Julio de 1939, se quiere armonizar esta política de que el expedidor que no confía al ferrocarril más que mercaderías cuyo valor comercial de transporte es poco, no debe, ni lógicamente y equitativamente, obtener precios que el transportador no puede ofrecer más que gracias a las tarifas elevadas que han soportado otros productos.-

Es claro que las tarifas para distintas categorías de tráfico no son fijadas exactamente de acuerdo al costo calculado del servicio sino más bien bajo el principio de la igualdad de sacrificio del transportador, razón por la que este principio significaría que en el caso de tráficos que no pueden aguantar una tarifa elevada ha de

aplicarse aquella más baja que apenas cubra los gastos efectivos. (III) Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer - Julio de 1939

tuados, y en el caso de un tráfico medio, se cubriría no solo los gastos director sino una parte de los gastos indirectos y finalmente en el caso de tráficos de alto grado, después de cubrir los gastos propios de explotación deja un excedente como para poder cubrir los gastos del tráfico de mercaderías en caso de escaso valor que no han podido ser abonados al ser transportadas.- Este es en principio el sistema de cobrar lo que el tráfico pueda aguantar, que es un sistema en interés del público.-

4) Los principios expuestos nos demuestran cuáles son los elementos y factores económicos fundamentales para considerar la razonabilidad y justicia de las tarifas así como los principios determinantes de su formación.-

Es claro, como dice Elliot, que en la distribución del costo de transporte a los usuarios, no es conveniente que él incida equitativamente en cada uno de ellos, según el peso y la distancia, sino que el mismo ha de distribuirse de acuerdo a la clasificación que se le dé a la mercadería; ya que solo debe tenerse en cuenta el conjunto de las entregas de la empresa para cubrir la totalidad del costo del transporte, proporcionándole así una utilidad equitativa al transportador, porque de otra manera si no son consideradas aisladamente algunas categorías de cargas no les permitiría trabajar al costo o menos de él, todo lo que tendrá que ser compensado con la ganancia de otras clases de cargas.-

La ofensiva ferroviaria en materia de tarifas, según Trevisani, no presenta episodios salientes ni manifestación vistosa como el de la innovación técnica.- En general los ferrocarriles se han demostrado muy parcos a una

reducción general de sus precios y han preferido seguir la política del caso por caso, con un examen minucioso y asido del tráfico, a fin de uniformar estrechamente su línea de acción.- La lucha se transforma así en una especie de guerrilla cerrada y silenciosa con alternativas variadas, en la que el desarrollo del automotor viene a oponer una barrera móvil.

En nuestro país, la competencia contra el automotor, se ha desarrollado muy especialmente en el campo económico o tarifario, y ha sido intensa para la recuperación de su tráfico con la aplicación de rebajas de tarifas por zonas y a determinados productos, con la aplicación también de tarifas experimentales reducidas, que ha obligado al transporte automotor a la aplicación también de esas tarifas, siguiendo así el ritmo de descenso en el precio del servicio del transporte.- Ahora bien, son estas tarifas que actualmente se aplican justas, razonables y uniformes?

Se considera que este asunto ha dejado de constituir un problema unilateral del transporte carretero, para convertirse en un problema de interés público que se necesita conocer en toda su extensión, a fin de aplicarse las medidas de gobierno que puedan corresponder, siendo por las relaciones de casualidad que esta situación puede involucrar en el país, como porqué es necesario tratar de vislumbrar una solución de interés público.- Esta es la razón por la cual este problema debe encararse en forma integral, a la luz de la verdad y realidad de los mismos hechos, a fin de encuadrarlo dentro de las soluciones más en armonía con los bien entendidos intereses generales del país.-

En esta parte del trabajo se dará una semblanza directa para fijar el costo de transporte por carretera

ya que para el transporte ferroviario se ha hecho este estudio (15)

Como ya se ha expresado la determinación del costo de la unidad de tráfico es uno de los puntos fundamentales que debe preceder a todo estudio de tarifas, pero veámos como se llega a él, aún cuando su complejidad para establecer en general este costo de transporte lo haga resaltar Thiers, citado por Corti (16), cuando expresa: "si "Vd. hubiera buscado tan a menudo como yo la manera de establecer el precio de costo, se hubiera Vd. convencido "que es la cosa más difícil del mundo".-

Resulta en verdad complicado fijar el costo del transporte automotor por carretera, a causa esencialmente de que se carecen de datos oficiales de un sin número de experiencias permanentes.- Como bien debe suponerse, este costo de transporte ha de diferir según las características del terreno y las condiciones de conservación de los caminos por donde deban circular los vehículos, lo que debe tenerse presente, ya que a los efectos del cálculo, la conservación de los caminos, se la supone hecha en forma normal, porque de otra manera el costo de la tn-km. podría variar en razón directa con el mal estado de los mismos, sea por el aumento en el gasto del combustible, lubricante, repuestos, etc.etc. imposible en muchos casos de determinar

Además, es de interés no perder de vista, que en todo costo de transporte (particularizando en las empresas-, que él siempre está influenciado por el tráfico, es

(15) Alberto Schneidewind, en su folleto "Costo de explotación ferroviaria"; Arturo Noni-Tarifas; Dirección General de FF.CC. Boletín N° 4 ; Teodoro Sanchez de Bustamante "El costo de transporte ferroviario"

(16) Obra citada pag. 1

decir, según la forma en que éste se realice, y de su intensidad; o si este se efectúa directamente entre dos puntos límites; o si él sirve también a puntos intermedios del camino a recorrer, así como si éste es realizado con vehículos que lleven una capacidad útil determinada de transporte -es decir un determinado coeficiente de la capacidad útil- sobre el total, tanto a la ida como a la vuelta, en un período prefijado de tiempo, todo lo que, así considerado -mos ha de permitir determinar un promedio de trabajo útil realizado por todos y cada uno de los vehículos de la empresa.-

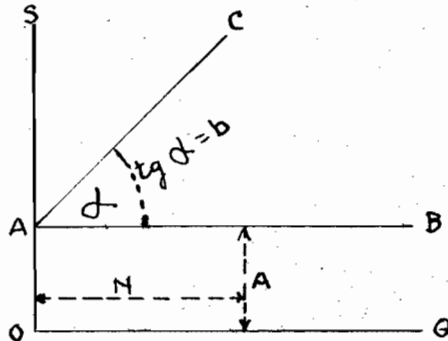
Para resolver cada uno de estos puntos, a los que pueden considerarse a distintas variables, que influyen en el costo de transporte, deberá tenerse en cuenta también, las características de los vehículos, la frecuencia en los viajes, la clase de camino que se utiliza y la hora del día en que estos vehículos circulen, con todo lo cuál ha de permitir obtener una media de valores muy cerca de la realidad en cada empresa.-

En esta clase de estudios, los gastos de explotación deberán clasificarse uniformemente, es decir, que deberá considerarse que sea cual fuere el organismo industrial que consideremos -llámese éste transporte por riel, por camino o por agua-, los gastos de explotación que se producen han de tener las mismas características, es decir que algunos pueden permanecer invariables (17) con la cantidad de transportes efectuados y otros que aumentan a medida que estos transportes crecen, llamándose a los primeros fijos, constantes o indirectos, y a los segundos variables

(17) Felipe Tajani - Tarifas ferroviarias, pag.251.

o directos.-

Explicando estos conceptos, Tajani aclara: "... queriendo adoptar una representación gráfica en la que sobre las ordenadas tengamos los gastos totales y en las abscisas la cantidad de transportes efectuados, nos resultará el siguiente diagrama:



en el que la línea (AB) paralela al eje de las (x) y separada de ésta, por la línea "OA", representa la parte constante de los gastos, mientras que la línea "AC" inclinada sobre "AB" representa los gastos variables crecientes con las unidades de tráfico producidas".- F.Gimenez y Ontiveros al plantear las bases teóricas de la competencia (18) expresa que la ley de variación de los gastos es una curva que corta al eje de los gastos en ordenada positiva, en cantidad constante, aunque el tráfico se haga disminuir hasta cero.- Luego pues llamamos:

a) Gastos directos a los que dependen directamente e proporcionalmente del recorrido que efectúan los vehículos;

b) Gastos indirectos a los que son independientes de la cantidad de kilómetros corridos y que sin embargo deben invertirse por el hecho de la constitución y funcionamiento de la empresa, es decir que son gastos fijos y constantes.- En base a lo expuesto veamos cuáles son en cada caso los principales rubros que lo componen:

(18) F.Gimenez y Ontiveros-El automóvil y el ferrocarril, pag. 21

GASTOS DIRECTOS - GASTOS DE OPERACIONES

1) - Combustible

1/1 Nafta

1/2 Gas-Oil

2) - Lubricantes

2/1 Aceite

2/2 Grasa

3) - Rodados

3/1 Neumáticos

3/2 Cámaras

4) - Conducción - Sueldos y viáticos.

(Proporción del tiempo ocupado en la conducción del vehículo)

4/1 Conductores

4/2 Ayudantes de conductores

4/3 Guardas

5) - Conservación del material rodante.

Aunque con dificultad podrá discriminarse en la Contabilidad de cada empresa, estos gastos para cada viaje de ida y de vuelta, si no se lleva bien especificado, sin embargo como referencia debe decirse:

a) Que el gasto de consumo de combustible (nafta y/o gas oil), y el de lubricantes (aceite-grasa), estará siempre en relación con la distancia recorrida por cada vehículo, la velocidad que se le imprime al mismo, con la clase, conservación y pendientes de cada camino que se utilice, con el servicio que se preste y con una conducción normal o no del referido vehículo;

b) Que en cuanto al cálculo resultante por tonelada-kilómetro o kilómetros corridos o por día del desgaste o depreciación de los neumáticos, si siempre estará en relación

directa con el kilometraje recorrido, característica del vehículo, peso del mismo, sobrecarga que conduzca; conductores normales; velocidades imprimidas; frenadas bruscas; calibración normal; cambios de ubicación en el vehículo en su momento; clase de caminos que se utilicen, tierra, asfalto, ripio, etc.; conservación de los mismos, etc., factores todos que influyen en el desgaste acelerado o no del neumático

En el cálculo de depreciación de los neumáticos debe tenerse presente las experiencias hechas en distintas empresas, en nuestro medio y en otros países, las que teniendo en cuenta todas las circunstancias indicadas anteriormente, han calculado la vida media del neumático, según los caminos, valores que ha tenido en cuenta, así como que en el costo por día, según el kilometraje-vida de los neumáticos, han considerado que el vehículo trabaja ocho horas diarias y trescientos días en el año.-

e) En el rubro de conductores-sueldos que se incluye en los gastos directos, sólo se ha de imputar las horas trabajadas por los mismos en la conducción del vehículo, es decir que se le ha de cargar la parte proporcional de este sueldo referido al tiempo dedicado a la conducción, imputándose la otra parte a los gastos indirectos de explotación.-

d) Que en cuanto a los gastos anuales de reparación de vehículos, aún cuando éstos son muy variables, porque en él entran en juego circunstancias muy diversas (clase de carga transportada, velocidad, habilidad del conductor, clases de caminos recorridos, frecuencia, etc.) sin embargo, debe suponerse, a los efectos del cálculo teórico, que estos deben efectuarse en forma normal y corriente por lo que podría creerse- que esta clase de inversiones no tienen una relación muy estrecha con el recorrido; no obstante ello

debe pensarse que si las reparaciones necesarias no se efectúan, o no se tiene un cuidadoso mantenimiento del vehículo reemplazando en su momento sus partes, después de determinado kilometraje recorrido, él sería rápidamente inutilizado o declarado en estado de obsolescencia; razón por la que los gastos de conservación deben figurar en este rubro, porque se considera que su desgaste está en relación directa con el recorrido que efectúa.-

En cuanto a la clasificación de los gastos que no tienen relación directa con el recorrido, serían los que se indican a continuación;

GASTOS FIJOS O INDIRECTOS

- 1) - Renovaciones y amortizaciones;
- 2) - Intereses del capital invertido;
- 3) - Conducción - sueldos y jornales.

(proporción de las horas que no se conduce el vehículo)

3/1 Conductores

3/2 Ayudantes de conductores

3/3 Guardas.

- 4) - Garage y servicios varios

4/1 Sueldos del personal del garage

4/2 Gastos generales: (alquiler, lavado de coches, luz, teléfono, etc.)

- 5) - Seguros e indemnizaciones

5/1 Incendio

5/2 Responsabilidad civil

5/3 Accidentes del trabajo

- 6) - Impuestos y contribuciones

6/1 Municipales propios del vehículo

6/2 Nacionales (tasa ley 12.346, chapas, etc.)

- 7) - Gastos Generales



- 7/1 Administración-sueldos (personal superior y de oficinas).
- 7/2 Gastos generales. (publicaciones; horarios, tarifas, libros, fórmulas; alquiler, luz, calefacción, teléfono, telegramas, útiles de escritorio, etc.)
- 7/3 Jornales de peones ocupados en las cargas y descargas.
- 7/4 Impuestos y contribuciones (los que no se refieren al vehículo)
- 7/5 Diversos (fondo de reserva: accidentes, reclamos, indemnizaciones, gastos judiciales e intereses correspondientes a la inversión de vehículos).

En la determinación de los gastos indirectos que en todo organismo industrial son los más importantes por que sobrepasan el 50% del monto de los gastos totales de explotación, figura el gasto de amortización de los vehículos, que influye en un grado elevado en el costo de transporte; pero que en nuestro caso en lugar de llamarlo "Amortización", ateniéndonos a las disposiciones de la reglamentación de la ley N° 12.346, se trataría de los "fondos de renovación" de este material, según sus años de vida media, a fin de que dichos elementos puedan encontrarse en las mejores condiciones de aprovechamiento con un máximo de rendimiento y un mínimo de costo, razón por la que se hace necesario, determinar en el cálculo de costo de transporte, la acumulación de reservas anuales que permitan la renovación del material; ya que hoy en la mayoría de las empresas es una excepción las que se ocupan de deducir las amortizaciones necesarias de sus resultados de explotación razón por la que -la mayoría de ellas- se ven en una situación difícil, no sólo cuando deben renovar el material, sino cuando se presenta el primer cambio del juego de neumáticos

El cálculo de la vida económica de los camiones depende muy directamente del cuidado que se tenga al vehículo por la persona que lo maneja, como a la conservación que se le haga, a causa de la naturaleza del camino que se re-

corre y las condiciones en que se realiza el transporte. La base que debe adoptarse para la depreciación, de acuerdo a la reglamentación de la ley, es la de considerar los años de vida media de duración de los mismos, siempre en condiciones normales de funcionamiento con una buena conservación.

Para las empresas que explotan racionalmente su tren rodante, es decir, para los que tienen sus vehículos en condiciones normales de explotación y cuidan de que su conservación se realice en la mejor forma, les es de suma importancia conocer cuál es el momento en que sus camiones deben ser reemplazados, máxime cuando la reserva anual de renovación, que incide en los gastos de explotación, debe estar en estrecha relación con el desgaste de cada una de las partes del bien mismo.-

Si se tiene en cuenta que las características propias de los camiones según marcas, pesos, etc. son las mismas en todos ellos, sea que estén accionados a motores a nafta o gas-Oil, ya de que están constituidos por tres partes principales: a) chasis; b) motor; c) carrocería; con el fin de que cada una de ellas se encuentre en las mejores condiciones de eficiencia en su explotación, es necesario que se reemplacen normalmente los elementos de corta duración por la acción de la conservación periódica.-

La Comisión Especial de la Ley 12,311 en la pag 251 de su informe indica cuáles son los elementos de desgaste rápido susceptibles de reparaciones o reconstrucciones a corto plazo, con un escaso valor de recuperación; y así considera:

a) En el motor.- Incluso embrague y caja de velocidades: todo lo que esté involucrado en una rectificación y

reajuste general de sus sistemas mecánicos, eléctricos, lubricación y enfriamientos

b) En el chasis. Todo lo comprendido en un reajuste a fondo de su mecanismo de frenos, diferencial, elásticos, eje delantero y trasero, incluso la dirección.-

c) En la carrocería. El piso y la pintura de los costados, haciendo al efecto un detalle minucioso de cada una de estas partes.-

Ahora bien, cuando el gasto de conservación alcanza a crecer rápidamente en explotaciones normales, es decir que en lugar de constituir si una línea recta se hace discontinua definitivamente, entonces es el momento de considerar el camión en estado de obsolescencia, radiándolo a fin de obtener su valor de recuperación.- En un artículo del Motor Truck Red Book del año 1936 (19) que estudia la vida económica de los camiones, expresa: "ambas curvas--la de inversión inicial y la de conservación--, se cruzarán y alcanzarán un mínimo definido que es el punto de explotación más económica del camión.- El punto crítico en la vida económica del camión se encuentra poco después de haber alcanzado esta intersección y antes de que el costo total haya tenido ocasión de experimentar un crecimiento definido.- En este punto es prudente considerar el reemplazo del camión, porque los costos crecerán probablemente con gran rapidez en un futuro cercano.- El camión habrá experimentado un decrecimiento en su rendimiento hasta esta altura de sus servicios, y estará probablemente en desuso por la aparición de modelos mejores".

Luego más de acuerdo a las experiencias hechas

en esos países, a condiciones iguales de explotación y normales de conservación, como de los caminos, etc. puede considerarse que la vida de los camiones sería como sigue:

<u>T O N E L A J E U T I L</u>								
5½	4	4½	5	5½	6	6½	7	8
<u>A Ñ O S D E V I D A</u>								
4	4	5	5	6	7	7	8	8

En cuanto a las amortizaciones ellas se refieren a las demás partes del capital invertido, como edificios maquinarias, muebles y útiles, etc., a los que, siguiendo lo aconsejado en el estudio realizado por la Comisión Especial de la Ley 12.311 para esta clase de bienes (inmuebles), podría también, en este caso, aplicarse la fórmula de depreciación de F.W. Ross, combinada con el estado de conservación que aconseja E. Hodeck propuesto por el Ingeniero Antonio Rebuelto.-

Para la maquinaria de talleres se puede seguir también el procedimiento indicado calculándosele una vida media de veinte años.-

El otro rubro intereses del capital invertido, debe entenderse cómo la utilidad del negocio del transportador; utilidad que correspondería que esté representada en un tanto por ciento, el que bien puede ser igual al por ciento adoptado por la ley 12.311, es decir el 7% o el de 10% aproximado del importe de los fletes cobrados.-

En el rubro de sueldos y jornales -conducción- debe agregarse sólo la parte proporcional de éstos por las horas de trabajo ajenas a la conducción del vehículo.-

Si bien algunas sumas que se gastan en los ser-

vicios del garage como materiales -sueldos y jornales-igra-
sa, trapos, kerosene, anticongelante, cambios de cubiertas,
etc.,-puiera aparecer que corresponde cargarse a los gastos
directos de explotación porque ellos guardan una relación
con el funcionamiento y desgaste del vehículo, o con la pro-
porción directa de kilometraje recorrido, o pueda depender
de la frecuencia de los viajes, como el engrasado y lavado
de los camiones; sin embargo, a fin de evitar complicacio-
nes en los cálculos, y a la dificultad de obtener estos ele-
mentos en las empresas y prorratearlos luego dónde corres-
ponde, y si esto fuera así dado su monto, podrá imputarse-
los a los gastos indirectos.-

En cuanto a los seguros, indemnizaciones, im-
puestos, contribuciones, gastos generales y diversos, se
procederá a imputarlos donde corresponda en cada caso.-

Se ha creído conveniente dar una semblanza de
las imputaciones que corresponde dar a cada uno de los ru-
brás de los gastos directos o indirectos de la explotación
de una empresa, que es la base para llegar a sus resultados
a determinar el costo de transporte automotor por carretera,
y de interés tener muy en cuenta para poder fijar un siste-
ma de tarifas.-



C A P I T U L O I I

SUMARIO 1) Importancia económica de las zonas de producción
2) Los costos de producción de algunos productos, sus precios de venta; 3) Tráfico ferroviario y camionero; 4) Situación económica y financiera de las empresas ferroviarias (de capital privado)

1) Si se sigue en orden lógico en este estudio, para que él pueda resultar comprensible, correlativo y asimilable en el conjunto del tema principal -aún cuando sea más extenso-, se ha de proceder ahora a reflejar la importancia de los índices de la producción y consumo nacionales y la variabilidad de sus renglones principales.-

Hacer una exposición comparativa de la producción de nuestra principal fuente de riqueza, en cada provincia, es analizar en sus tendencias los factores más importantes de nuestra economía nacional.- Para que éstos índices económicos sean fácilmente comparables y comprensibles, su análisis se hará también por comparaciones gráficas desde 1929, a fin de que sus series económicas nos muestren las fluctuaciones sufridas por los fenómenos económicos del país.-

La comparación y estudio de estas series, se harán a partir del ejercicio 1928/29, porque él es considerado como un año de época económica normal, a causa de que, a partir de esa fecha, comienza un período de crisis motivado por el derrumbe de los precios en oro que abarca los años 1929-1932; el que si bien es breve, sin embargo tiene gran intensidad, por la caída de los precios en general y

los de la agricultura en particular, artículos manufacturados, etc.; ya que en 1955 se iniciaba un período lento de recuperación económica: 1955-1957.- En estos dos años, nuestro país sigue también esta tendencia de inestabilidad en los precios mundiales, sea en sus materias primas y/o productos alimenticios, motivado por sus malas cosechas y reducción de los precios de sus productos agropecuarios; todo lo que trajo un desequilibrio en el balance de pagos, «que fué una de las causas que obligó al cierre de la Caja de Conversión», para iniciarse un nuevo período de incursión y de devaluación de la moneda, que trajo como lógica consecuencia, el establecimiento de un control en los cambios.-

Siendo por lo tanto nuestra principal fuente de riqueza; sus industrias agrícola-ganadera, a ellas tendré que referirme, ya que el dinamismo de la vida económica implica la circulación de estos bienes, todo lo que se traduce en motivo de transporte por los distintos modos y vías utilizadas.-

Influenciada como está nuestra economía por las fluctuaciones en los precios, debido a la situación económica y política internacional, considere lógico, que también veamos, como característica de los transportes, una caída vertical en su tráfico de pasajeros y de cargas, de mayor capacidad de pago, y su causa más inmediata es el retroceso que se observa en las entradas de las empresas ferroviarias «según veremos más adelante» agravado además con la aparición de la competencia camionera, que se hace más intensiva, en este período por las medidas puestas en práctica por los ferrocarriles para recuperar su tráfico en defensa de sus bien entendidos intereses afectados.-

A estos fines entonces, en este punto, se pondrá de manifiesto en números absolutos e índices -con valor 100 para el año 1928/29-,

1) La importancia de la producción de cereales y lino, como el de otros productos agrícolas, sin referirme en detalle a la ganadería, por no ser materia de tráfico competitivo, en gran escala, por el transporte camiónero;

a)-Por la indicación de la superficie sembrada, cosechada y producción en toneladas en cada una de las provincias y territorios, y los % de esta producción sobre la total en el país.-

b)-Por la referencia de la importancia de si esta producción es de consumo local, en la misma provincia, o si es consumida en otras provincias o llevada a los puertos para ser exportada.-

Para no ser pesada esta lectura, en la exposición de su texto se indicará lo esencial de su resumen; llevando el detalle de los datos numéricos y sus gráficos bajo el Apéndice N° 1, los que pueden servir de consulta.- Debe hacerse presente que todos estos elementos estadísticos, han sido obtenidos sea del Ministerio de Agricultura de la Nación -Dirección General de Economía Rural y Estadísticas; Geografía Económica de la Provincia de Buenos Aires; Instituto de la Producción-Facultad de Ciencias Económicas y de los anuarios de cada una de las provincias.-

Teniendo en cuenta que estos datos de geografía económica de cada provincia y gobernación, en los años considerados: 1928/29 a 1937/38, van indicados en el apéndice N° 1, veámos en resúmenes la importancia que tiene en el país, el total de las hectáreas sembradas, cosechadas y producción en toneladas de cereales y lino.

HECTAREAS SEMBRADAS EN EL PAIS

EJERCICIOS	TRIGO	MAIZ	AVENA	CEBADA	TOTAL	LINO
	En miles de hectáreas					
1928/29	9.219	5.788	1.487	543	16.037	2.810
1929/30	8.285	5.647	1.511	587	16.030	2.870
1930/31	8.615	5.575	1.593	575	16.358	3.040
1931/32	6.999	5.855	1.404	582	14.840	3.497
1932/33	8.009	5.884	1.478	629	16.000	2.995
1933/34	7.957	5.514	1.445	721	16.635	2.774
1934/35	7.613	5.029	1.428	815	16.885	3.279
1935/36	5.750	6.650	1.995	785	15.260	2.660
1936/37	7.083	5.464	1.278	779	15.604	3.010
1937/38	7.778	5.199	1.317	786	16.080	2.842

HECTAREAS COSECHADAS EN EL PAIS

1928/29	9.075	5.652	887	369	13.983	2.658
1929/30	6.436	4.220	874	325	11.855	2.117
1930/31	7.902	4.685	908	321	13.826	2.751
1931/32	6.486	5.852	826	409	11.573	3.344
1932/33	7.200	5.793	894	519	12.406	2.588
1933/34	7.301	4.112	668	558	12.639	1.974
1934/35	6.942	5.702	855	633	14.132	2.875
1935/36	4.730	5.135	553	507	10.925	2.059
1936/37	6.419	4.828	776	538	12.561	2.680
1937/38	6.116	2.957	716	455	10.244	2.303

PRODUCCION EN TONELADAS EN EL PAIS

1928/29	9.500	5.411	946	366	17.223	1.991
1929/30	4.425	7.128	991	351	12.895	1.270
1930/31	6.322	10.660	885	305	18.172	1.990
1931/32	5.979	7.603	1.059	430	15.071	2.262
1932/33	6.556	5.801	1.010	700	15.067	1.573
1933/34	7.787	5.526	833	735	15.881	1.590
1934/35	6.550	1.480	901	781	19.712	2.025
1935/36	3.800	9.970	520	460	14.750	1.330
1936/37	6.745	5.135	792	650	17.322	1.850
1937/38	5.030	4.424	689	514	10.657	1.559

El total de los cereales y lino que se ha tomado en cuenta anteriormente, en relación con el que corresponde producido, estaría representado por los siguientes porcentajes, ya que no se toma en cuenta, a nuestros efectos, ni el centeno ni el alpiste.-

Proporción del porcentaje de la producción de cereales tomando en cuenta			
EJERCICIOS	H e c t a r e a s		
	SEMBRADAS	COSECHADAS	PRODUCCION EN Tn.
1928/29	96,2	97,4	98,6
1929/30	96,7	98,0	99,0
1930/31	96,6	98,3	99,3
1931/32	96,0	96,4	98,1
1932/33	95,8	95,9	97,8
1933/34	95,6	97,3	98,6
1934/35	94,8	96,0	97,8
1935/36	95,3	97,2	98,8
1936/37	93,6	97,1	98,7
1937/38	94,6	97,7	98,9

Ahora bien, el tonelaje de esta producción que ha sido exportado o utilizado para semilla o harina en las panaderías, así como el que se ha consumido o el que ha quedado en existencia para el año siguiente, ha sido como se expresa a continuación:

RELACION DEL TONELAJE EXPORTADO Y CONSUMIDO, ETC. SOBRE EL TOTAL PRODUCIDO

AÑOS	Trigo	Consumo de trigo para		existen- cia.	Maíz	Avena	Ceba- da	Lino
		Semi- lla.	Pana- derías					
p o r c i e n t o s								
1928/29	69,6	15,8	16,9	7,8	78,8	45,4	68,3	81,2
1929/30	50,0	12,7	37,1	0,2	65,5	45,8	41,0	92,1
1930/31	57,6	7,2	27,6	7,6	91,6	72,9	67,9	94,5
1931/32	57,6	8,7	29,1	4,6	92,8	67,6	65,3	89,7
1932/33	59,9	26,6	28,6	3,9	73,8	42,5	64,3	88,4
1933/34	61,6	6,4	23,6	8,5	83,8	60,7	72,9	86,5
1934/35	58,9	5,7	29,0	6,4	61,4	41,8	53,8	87,8
1935/36	42,4	12,1	48	(2,5)	84,1	33,8	53,7	111,8
1936/37	57,6	7,5	29,9	6,0	99,5	51,0	39,2	97,4
1937/38	38,6				59,7	55,4	41,2	82,2

Del cuadro que antecede vemos que para el maíz y el lino, más del 80% de su producción es exportada y/o consumida en otras provincias, y que para los demás cereales este porcentaje de exportación asciende entre el 50% al 60%, por lo tanto, debe suponerse que para hacer llegar a los puertos y/o lugar de consumo en el país este importante tonelaje, ha debido utilizarse a los distintos medios de transportes: ferrocarriles y camiones; en la proporción que veremos en el capítulo respectivo.- Refiriéndose este estudio a los principales productos de la agricultura y excluidos el detalle de los de la ganadería, veremos ahora cuál es el tonelaje de los cereales y lino, otros productos de la agricultura, ganadería, productos forestales, minerales, etc., que se han exportado, así como su valor.- Sus números absolutos y números índices son los que se expresan a continuación:

TONELAJE EXPORTADO

DESCRIPCION	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
	En miles de toneladas									
Ganadería	1.268	1.212	1.149	1.078	1.151	1.089	1.148	1.187	1.276	1.238
N.I.	100	95,5	90,6	85,-	90,8	85,6	90,5	93,6	100,8	97,6
Agricultura	14.761	9.279	16.877	14.347	12.094	13.589	14.585	12.930	16.316	7.294
N.I.	100	62,9	114,3	97,2	81,9	92,1	98,8	87,6	110,5	49,4
Forestales	343	306	301	257	327	357	304	254	308	286
N.I.	100	89,2	87,7	74,9	95,3	104,1	88,6	74,1	89,7	83,4
Minerales	18	17	5	70	144	143	123	139	163	155
N.I.	100	94,4	27,8	388,9	800,-	783,3	683,3	772,2	905,5	861,1
Caza, pesca y varios	313	215	146	74	59	81	79	109	173	148
N.I.	100	68,7	46,6	23,6	18,8	25,9	25,2	34,8	55,3	47,3
TOTAL	16.704	11.028	18.077	15.826	13.777	15.252	16.240	14.619	18.236	9.120
N.I.	100	66,-	108,2	94,7	82,5	91,3	97,2	87,5	109,2	54,6

Siendo el valor de esta exportación -según los datos obtenidos de la Dirección General de Estadística de la Nación- el que se expresa en las cifras del cuadro siguiente:

VALOR DE LA EXPORTACION

DESCRIPCION	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
	En millones de pesos m/n c/l									
Ganaderia	681	597	512	393	417	464	536	614	728	638
N.I.	100	87,7	75,2	57,7	61,2	68,1	78,7	90,2	106,9	93,6
Agricultura	1.428	734	882	848	874	894	954	963	1.488	664
N.I.	100	51,4	61,7	59,3	61,2	62,6	66,8	67,4	104,2	46,5
Forestales	42	38	38	28	33	42	44	38	46	41
N.I.	100	90,4	90,4	66,6	78,5	100.-	104,7	100.-	109,5	97,6
Minerales	0,6	0,7	0,3	2	6	8	7	9	17	17
N.I.	100	116,7	50.-	333,3	1000.-	1333.-	1167.-	1500.-	2833.-	2883.-
Caza, Pesca y Va- rios	28	26	23	16	17	30	27	31	32	39
N.I.	100	92,8	82,1	57,1	60,7	107,1	96,4	110,7	114,2	139,2
TOTAL	2.168	1.396.-	1.455	1.288	1.121	1438	1.569	1.656	2.311	1.400
N.I.	100	64,4	67,2	59,4	51,7	66,4	72,4	76,4	106,6	64,6

En cuanto al valor de la producción nacional que se consume en el país, como al consumo de los productos que provienen del exterior se sea el valor de la importación se los ha tomado de la Revista de Economía Argentina y en el análisis de sus cifras puede observarse la tendencia hacia una mayor participación de la producción del país en sus consumos, debido a la constante diversificación de la producción local y al desarrollo de la manufactura.

VALOR DE LA PRODUCCION Y CONSUMO NACIONAL

AÑOS	Producción					Consumo nacional			Proporción de la importación sobre consumo
	Valor del Total con el agregado por la Industria	En el N.I.	En el país	Importación de	Exportación de	Total	N.I.		
1929	6.290	100	4.120	1.960	2.170	6.080	100	47.5	
1930	5.210	82.8	3.810	1.680	1.400	5.490	90.3	44.1	
1931	4.540	72.2	3.080	1.170	1.460	4.250	69.9	38.1	
1932	4.490	71.3	3.200	840	1.290	4.040	66.4	26.3	
1933	4.380	68.6	3.250	910	1.130	4.160	68.1	28.1	
1934	4.930	78.4	3.330	1.110	1.600	4.440	73.6	33.3	
1935	5.160	84.8	3.610	1.170	1.730	4.780	78.6	32.4	
1936	5.630	89.2	3.780	1.180	1.830	4.960	81.6	31.2	
1937	6.650	105.7	4.200	1.560	2.450	5.760	94.7	37.1	
1938	5.630	89.5	4.190	1.460	1.440	5.650	92.9	34.8	

En cuanto al peso total de las importaciones que a nuestro fin es materia de transporte y que debemos tener en cuenta, ya que él se ha repartido en todas direcciones en el país, es el que se expresa a continuación:

AÑOS	Peso de las importaciones, en miles de toneladas			N. I.
	Excluido el carbón de piedra	Carbón de piedra solamente	TOTAL	
1929	9.904	5.136	13.040	100
1930	9.303	3.861	12.364	94.8
1931	6.238	2.619	8.857	67.9
1932	4.599	2.387	6.986	53.6
1933	4.495	2.438	6.933	53.1
1934	4.643	2.718	7.361	56.4
1935	5.256	2.631	7.887	60.5
1936	5.482	2.811	8.293	63.6
1937	7.218	3.117	10.335	79.3
1938	7.083	2.822	9.905	76.-

Analizado el valor económico en el país, de cada una de sus zonas productoras y su importancia en la obtención de estos productos de la agricultura, que es la mayor masa de tráfico, y que para su conducción a los centros de consumo o de exportación, compiten los distintos medios de transportes; veámos en el promedio decenal (1928/29 - 1937/38) de esta producción, qué importancia preponderante ha tenido en ella cada provincia y territorio y que % de esta producción - promedio decenal - ha sido exportado.-

PRODUCTOS	BUENOS AIRES	LA PAMPA	CORDOBA	SANTA FE	ENTRE RIOS	SAN LUIS	S. DEL ESTERO	VARIAS	TOTAL
	P o r I n t e r o s								
TRIGO									
1) Producción	46,98	4,57	29,35	12,35	4,51	0,33	0,57	0,67	100,--
2) Exportación	33,8	-	21,6	-	-	-	-	-	55,4
MAIZ									
1) Producción	36,57	0,66	20,57	35,64	1,81	0,26	0,77	3,61	100,--
2) Exportación	30,08	-	48,44	-	0,79	-	-	-	79,1
LINE									
1) Producción	28,86	0,03	14,39	33,57	21,88	-	0,07	0,26	100,--
2) Exportación	25,08	-	43,01	-	18,19	-	-	-	91,16
AVENA									
1) Producción	86,71	2,78	3,28	1,25	4,42	0,15	0,01	1,33	100,--
2) Exportación	51,6	-	-	-	-	-	-	-	51,6
CEBADA									
1) Producción	82,5	9,26	2,75	1,29	0,26	0,07	0,09	2,05	100,--
2) Exportación	55,16	-	1,05	-	-	-	-	-	56,8
PRODUCTOS	BUENOS AIRES	MENDOZA	SAN JUAN	RIO NEGRO	SANTA FE	SALTA Y JUJUY	LA RIOJA	VARIOS	TOTAL
	P o r I n t e r o s								
VINO									
1) Producción	-	72,65	20,19	3,32	-	0,95	0,80	2,09	100,--
PAPAS									
1) Producción	60,75	5,49	-	-	21,26	-	-	11,65	100,--
2) Exportación	2,38	-	-	-	-	-	-	-	2,38
PRODUCTOS	CORDOBA	MISIONES	CHACO	SALTA	FORMOSA	S. DEL ESTERO	VARIOS	TOTAL	
	P o r I n t e r o s								
TABACO									
1) Producción	38,44	34,09	-	19,21	-	-	8,26	100,--	
ALGODON									
1) Producción	6,95	-	86,71	-	2,27	3,01	1,06	100,--	
VERBA MATE									
1) Producción	5,69	94,31	-	-	-	-	-	100,--	

14

2) Se ha manifestado que la teoría de las tarifas tiene por objeto el estudio de las relaciones que vinculan al costo y al valor del transporte.- Las relaciones que vinculan las condiciones económicas del valor del transporte (V_0) están determinadas por el precio límite que el usuario está dispuesto a pagar por el transporte de una mercadería, y ha quedado definido como a la diferencia existente entre el precio de venta (P_v) en el mercado y su precio de costo de producción (o_p).

Este valor numérico resultante: " $P_v - ^o_p$ ", define el coeficiente de transporte: " v " de una mercadería, que sirve para el cálculo de las tarifas que han de aplicarse; permitiendo a la vez determinar las distancias para cada producto, es decir, un distinto radio de afluencia límite al mercado en cada zona.-

En este punto, y para ^{cada} capítulo, ha de indicarse por lo tanto el costo de producción (o_p) de algunos productos, costos que han sido obtenidos de Instituciones oficiales y privadas.- Como se determinan estos costos? - Domingo Borea en su folleto sobre el costo de la producción agraria, expresa al respecto que "él estudia las funciones de todos los factores directos e indirectos de la producción agraria y la "coordinación de los mismos, vale decir, la organización interna de las explotaciones rurales y las relaciones de éstas "con el mundo económico, político y social; considerando el "cultivo del suelo una industria, y en consecuencia determina "en cada caso el sistema de explotación provechosa, y, con "ventajas particulares para la colectividad, trata de conseguir económicamente, esto es, en tiempo mínimo con el mismo "gasto, la producción máxima que en determinadas condiciones "es dable obtener....."haciendo luego el estudio de cada

uno de los rubros de sus gastos.-

Estos conceptos son los aplicados por el Ministerio de Agricultura de la Nación -Dirección General de Economía Rural y Estadística, para la determinación de los costos de producción agropecuaria.- Esta Repartición los resume, -en un análisis de costos para cada clase de cereal y lino- en cinco grandes capítulos, para cada zona en el país y para el conjunto de las zonas cereal, por quintal puesto en estación ferroviaria o en puerto.-

El resumen de los costos de producción del trigo, maíz y lino en toda la zona cerealista, es el que se indica a continuación, por cada 100 kilos, puestos en estación ferroviaria o en puerto, desde el año 1930/31 a 1937/38, únicos años analizados por esa Repartición.

COSTO DE PRODUCCION CADA 100 kilos

AÑOS:	TRIGO		MAIZ		LINO	
	En		En		En	
	Estación	Puerto	Estación	Puerto	Estación	Puerto
	En pesos		m / n		d e c / l	
1930/31	6,35	7,60	4,22	5,10	9,43	10,85
1931/32	6,00	7,23	3,86	4,78	8,73	9,99
1932/33	5,36	6,59	3,56	4,49	7,34	8,60
1933/34	4,78	6,01	3,24	4,17	6,87	8,13
1934/35	5,03	6,26	3,43	4,36	7,27	8,55
1935/36	5,69	6,92	3,65	4,48	7,68	8,94
1936/37	6,52	7,77	3,67	4,60	9,08	10,36
1937/38	7,16	8,41	4,05	4,98	9,90	11,18

Como un antecedente, se agregan otros costos de producción de algunos productos y zonas, obtenidos de la Dirección General de Tierras del Ministerio de Agricultura de la Nación, y de algunas casas comerciales, en los que se demuestran los rubros que lo componen:

LEÑA DE QUEBRACHO COLORADO POR TONELADAS

D e s c r i p c i o n	Santiago del Estero	Chaco
	En pesos moneda nacional	
Derecho de monte	1,00	2,00
Impuesto de provincia	0,20	-
Corte y elaboración	2,20	2,50
Acarreo a playa	2,00	2,00
Gastos de administración	0,20	0,40
Carga sobre vagón	0,50	0,50
Total costo	6,10	7,40

COSTO DE PRODUCCION DE DURMIENTES

D e s c r i p c i o n	(de 2 m.) Santiago del Estero	Chaco
	En pesos moneda nacional	
Elaboración	0,90	1,10
Acarreo	0,50	0,30
Impuesto	0,25	-
Derecho de monte	0,60	0,80
Gastos de administración	0,20	0,25
Carga sobre vagón	0,10	0,10
Total costo	2,35	2,55

COSTO DE PRODUCCION DE CARBÓN POR TONELADA

Corte (promedio 8 metros) a \$ 0,70 c/u	m/n	5,60
Derecho de monte (promedio)	"	1,00
Rodeada a \$ 0,30 c/u	"	2,40
Armada del horno a \$ 0,30 c/u	"	2,40
Tapada a \$ 0,20 c/u	"	1,60
Quemada a \$ 0,35 c/u	"	2,80
Sacada	"	3,50
Acarreo a playa	"	3,50
Carga sobre vagón	"	1,00
Derecho de Provincia	"	2,00
Gastos de administración	"	1,20
Desperdicio en el horno 5%	"	1,35
Costo total	m/n	28,35

Para elaborar una tonelada de carbón de quebracho blanco, se emplean generalmente ocho metros de quebracho cuya densidad es de 875 kgs., lo que hace un total promedio de siete toneladas.-

Se agrega a continuación algunos costos de producción de leña y carbón de leña recibidos de diversas Instituciones particulares.

COSTO DE PRODUCCION POR Tn. DE CARBON DE LEÑA DE QUEBRACHO

BLANCO - CANDELARIA NORTE - F.C.C.A. - CORDOBA

Hacheros	\$	5,00	
Rodeadores	"	2,20	
Apiladores	"	0,90	
Quemadores	"	9,00	
Acarreos	"	2,50	
Drecho de monte	"	5,00	
Picadas y conservación de caminos	"	0,50	
Cargada y merma	"	2,50	
Gastos de administración, insol-	"	5,50	
ventes y varios	"	2,00	
Comisión			m\$n 35,10
Flete a Buenos Aires			" 17,20
			<u>52,30</u>
			<u>52,30</u>

COSTO POR ELABORACION DE LEÑA Y CARBON EN UN MONTE SITUADO

A 50 km. DE LA ESTACION

a).-Por leña campana quebracho colorado -tn.		m\$n 11,20
b).-Por carbón de quebracho blanco-10 mts. de leña por cada tn.de carbón;Hachada, rodeada, armada, quemada, pasto, agua y administración-sacada y derecho de mon- te m\$n 2,30 x 10 mts. 5 "		" 23,00 tn
Flete, acarreo, impuesto,merma		" 13,00 "
		<u>m\$n 36,00</u>
<u>a agregar:</u>		
Costo de las bolsas	m\$n 6,00	
y comisión venta en plaza	" 2,00	" 8,00
		<u>m\$n 44,00</u>
más flete ferroviario-vagón Buenos Aires		" 19,00
		<u>m\$n 63,00</u>

RESUMEN DEL COSTO DE PRODUCCION DE AZUCAR EN 1938/39

C o n c e p t o	Costo de 10 kilos de azúcar.-
1) Materia prima (costo caña)	1,5796
2) Administración	0,0685
3) Fabricación de azúcar	0,4181
4) Reparación maquinarias	0,1757
5) Conservación edificios, etc.	0,0238
6) Impuestos, derechos y patentes	0,2250
7) Asistencia médica	0,0193
Total de gastos del Ingenio para la fa- bricación de 8.226.470 kgs.con impuesto	2.5100
8) <u>Casa Central</u>	
Sueldo Directorio, personal y gastos	0,1149
Compensaciones especiales	0,0632
Amortizaciones e intereses	0,1329
Gastos comercialización	0,1204
Fletes y acarreos	0,1766
	<u>3.1180</u>
TOTAL COSTO	3.1180

GOSTO DE FABRICACION DE AZUCARES ZAFRA 1938

Total fabricado: 178,593 bolsas con 12,501,510 kilos

Gastos de elaboración

Cafia propia	735.114,67
Cafia comprada	1.287.722,36
Fabricación de azúcar	277.015,34
Gastos de administración	140.568,57
Ferrocarril industrial	80.577,94
Usina eléctrica	26.735,43
Explotación general	33.057,22
Asistencia social	44.015,19
Accidentes del trabajo	19.572,15
Impuestos	57.292,22
Seguros	5.897,46
Gastos de hacienda	8.676,69
Irrigación	14.342,96
Limpieza y reparac.máq.fab.	172.796,53
Abastecimiento de agua	1.107,06
Conservación de edificios	3.519,58

Costo de fabricación c/10 k. \$2,32596 m\$n 2.907.806,37

Azúcar granulada

48.700 bis.c/3.409,000 k.	
a \$ 2,32596	792.921,17
Mano de obra, paleada, embolsado, etc.	10.421,04
Bolsas e hilo	26.639,67

Costo los 10 kgs. \$ 2.434,678 m\$n 829.981,88

Azúcar IIIa.

4.925 bis.c/344,750 ks.	
a \$ 2,32596	80.187,62
Mano obra, paleada y costura	243,60
Bolsas e hilo	1.379,00

Costo los 10 kgs. \$ 2.37303 m\$n 81.810,22

Azúcar pilé

124.968 bolsas c/8.747.860 kilos	
a \$ 2,32596	2034.697,58
Gastos de refinación	141.016,46
Limpieza y reparación de máquinas refinería	48.218,91
Mano obra, embolsado, costura	12.075,72
Bolsas e hilo	74.198,13

Costo los 10 kgs. \$2.640912 m\$n 2.310.206,80

TOTAL m\$n 3.221.998,90

Nota: El azúcar está embolsado en bolsas de 70 kgs.bruto.

Otros de los elementos que debe tenerse en cuenta para determinar el valor del transporte, es el precio de venta (P_v) en el mercado del producto que se considere.- A estos efectos, se ha tomado para fijar el de los cereales y el lino, el promedio de venta del precio ponderado, porqué se considera más ajustado, al tenerse en cuenta las cotizaciones medias aritméticas mensuales que publica, en sus Anuarios, la Dirección General de Economía Rural y Estadistica del Ministerio de Agricultura de la Nación; y el t nelaje mensual exportado del grano que se considera, para obtener aquellos precios.-

Para otros productos, como el azúcar, tabaco, harina, papas, sólo se dará el promedio aritmético mensual de venta, obtenidos en la misma Repartición indicada.-Estos precios anuales de venta son los siguientes:

PROMEDIO PONDERADO DE PRECIOS DE VENTA

AÑOS	TRIGO	MAIZ	AVEA	CEBADA	LINO
	Pesos moneda nacional por tonelada				
1928/29	93,95	82,65	77,12	75,85	155,00
1929/30	102,19	73,41	53,81	59,19	198,93
1930/31	58,68	44,29	37,33	35,55	118,94
1931/32	62,45	42,69	52,76	60,24	101,05
1932/33	54,17	44,42	45,15	40,14	95,26
1933/34	58,03	43,85	38,26	39,46	120,60
1934/35	65,30	51,88	54,59	58,03	123,55
1935/36	85,98	45,74	63,22	50,37	134,35
1936/37	122,62	60,22	63,22	75,54	148,81
1937/38	118,23	71,75	-	-	156,58

PROMEDIO DE PRECIO DE LAS DISTINTAS CALIDADES DE ALGODON SIN DESMOTAR (Por tonelada)

1929	msn	225,00
1930	"	207,5
1931	"	162,5
1932	"	152,-
1933	"	177,-
1934	"	194,-
1935	"	217,4
1936	"	230,5
1937	"	322,-
1938	"	185,8

PROMEDIO ANUAL DE PRECIOS DE VINOS Y PAPAS

AÑOS:	V I N O		PAPAS
	En cascós nue- vos e usados	Barriles	
	En pesos m/n cada litro y cada 10 krs.		
1929	0,24	0,27	1,11
1930	0,28	0,32	0,66
1931	0,30	0,33	0,50
1932	0,37	0,38	0,51
1933	0,34	0,37	0,86
1934	0,23	0,26	0,72
1935	0,23	0,25	1,07
1936	0,22	0,24	1,67
1937	0,23	0,25	1,75
1938	0,24	0,26	0,94

MERCADO DE HARINA Y SUBPRODUCTOS

TERMINO MEDIO AL AÑO CADA 10 KILOS DE LOS PRO-
MEDIOS MENSUALES

AÑOS	BUENOS AI- RES	ROSARIO	BAHIA BLANCA	PROMEDIO TOTAL
	En	pesos	m/n		de
1929	1,30	1,31	-	1,31
1930	1,32	1,35	1,23	1,30
1931	0,97	0,95	0,86	0,93
1932	1,02	0,92	0,88	0,94
1933	0,98	0,84	0,79	0,87
1934	0,94	0,89	0,85	0,89
1935	1,14	1,07	-	1,10
1936	1,66	1,54	-	1,60
1937	1,79	1,82	-	1,80
1938	1,16	1,16	-	1,16

PROMEDIO ANUAL DE TABACO Y AZUCAR

Diversas variedades

AÑOS	TABACO	AZUCAR
	Cada 10 kilos	Cada 10 kilos
1929	7,71	3,56
1930	7,60	3,33
1931	7,73	3,66
1932	8,02	3,68
1933	6,25	3,71
1934	5,95	3,76
1935	6,06	3,62
1936	6,04	3,60
1937	6,11	3,20
1938	6,14	3,64

PROMEDIOS DE PRECIOS DE VENTA DE LEÑA

1931	-	mín	11,35	por	tn.	sobre	vagón	procedencia.
1932	-	"	11,99	"	"	"	"	"
1933	-	"	8,88	"	"	"	"	"
1934	-	"	8,32	"	"	"	"	"
1935	-	"	8,58	"	"	"	"	"
1936	-	"	9,37	"	"	"	"	"
1937	-	"	9,77	"	"	"	"	"
1938	-	"	10,47	"	"	"	"	"

PROMEDIOS DE PRECIOS DE VENTA DEL CARBON DE LEÑA POR Tn.

1929	-	mín	68,66
1930	-	"	69,50
1931	-	"	57,33
1932	-	"	53,59
1933	-	"	52,42
1934	-	"	50,66
1935	-	"	52,91
1936	-	"	49,58
1937	-	"	53,00
1938	-	"	48,50

Por lo tanto, el coeficiente de transporte (v) que corresponde para el trigo, maíz y lino, únicos que pueden indicarse, relacionados con las tarifas ferroviarias que se han aplicado, en sus zonas productoras a puerto, son los que se reflejan en cada uno de los gráficos que se agregan y que llevan Nos ✓

Puede observarse que esos coeficientes -en algunos años- han sido inferiores al flete medio aplicado, aun que tratándose de promedios, esta situación se encontraría en parte corregida, al aplicárselos en las más importantes zonas de producción; y en otros años, que son los de recuperación económica, han dejado amplio margen a los productores

El porcentaje de esta incidencia del flete medio por tonelada para estos granos, sobre su valor -cotización ponderada- ha sido como sigue:

INCIDENCIA DEL FLETE MEDIO SOBRE EL VALOR DEL PRODUCTO

AÑOS	TRIGO	MAIZ	LINO
	P o r c i e n t o s		
1931	21,6	19,9	11,9
1932	19,6	21,5	12,5
1933	22,7	20,9	13,2
1934	21,2	21,2	10,4
1935	18,5	17,9	10,2
1936	14,3	18,1	9,4
1937	10,2	15,4	8,6
1938	10,6	13,-	8,2

los que a su vez representan los siguientes porcentajes en relación con los coeficientes de transporte (v) de cada uno de estos granos por tn.

PORCENTAJE DEL FLETE MEDIO SOBRE EL COEFICIENTE DE TRANSPORTE

AÑOS	TRIGO	MAIZ	LINO
	P o r c i e n t o s		
1931	255,6	421,5	57,4
1932	500,-	224,4	91,8
1933	2.157,8	105,2	57,5
1934	120,2	81,2	24,2
1935	80,5	52,6	24,8
1936	42,3	89,6	21,9
1937	21,8	39,4	22,1
1938	26,9	29,9	22,3

3) Veámos ahora en cuanto han contribuido las empresas ferroviarias en el transporte de nuestra producción agropecuaria, a los mercados de consumo y de exportación; como de las mercaderías importadas al país por las distintas Aduanas y Receptorías y que importancia ha tenido este tonelaje transportado desde los puertos a nuestro hinterland.-

La importancia preponderante de este tráfico (que se resume en las planillas adjuntas) y su flete cobrado se reflejará en números índices, tomando como valor 100 el que le corresponda respectivamente a 1928/29.- Además, com-

plementando estos datos, no sólo se indicará la variación de los porcentajes del tráfico de cada producto con el total movido, sino que también estos índices quedarán fijados en gráficos -para cada producto- lo que nos permite, mejor que la lectura de las cifras, conocer de inmediato las variaciones experimentadas en los ejercicios considerados: 1928/29 a 1937/38.-

Debe hacerse constar, que los números absolutos representativos de la elaboración de estos índices se indicarán en las planillas que se agregan para cada empresa, los que han sido tomados de sus "memorias" respectivas, en poder del Instituto de Economía de los Transportes de la Facultad de Ciencias Económicas; y de estas cifras -en cada año- sólo se ha tenido en cuenta las de mayor volumen de tráfico, el que en muchos ejercicios representan un conjunto un 85 % del total.-

F E R R O C A R R I L C E N T R A L A R G E N T I N O

P r o d u c t o s :	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	Números índices, % del tonelaje transportado y fletes cobrados									
a) MERCADERIAS GENERALES	100.-	41,7	66,6	51,7	42,3	37,9	44,5	46.-	58,5	51,6
% sobre el total	8,5	4,7	7,1	5,1	5,2	4,7	5,8	6.-	5,3	7,9
Flete cobrado	100.-	23,2	63,8	52,0	43,6	38,7	45,6	44,2	53,0	46,2
b) LEÑA Y CARBON DE LEÑA	100.-	66,9	66,7	59,5	56,8	58,6	70,1	79,8	88,2	90,2
% sobre el total	3,9	3,5	3,3	2,7	3,3	3,4	4,3	4,9	3,7	6,4
Flete cobrado	100.-	75,6	78,2	70,3	62,6	66,8	83,6	94,4	103,6	107,8
c) KEROSENE Y NAFTA	100.-	97,1	96,2	87,2	79,5	97,4	65,9	84,9	102,6	106,3
% sobre el total	1,7	2,2	2.-	1,7	1,9	1,4	1,7	2,2	1,8	3,2
Flete cobrado	100.-	92,1	85.-	78,8	66.-	49,6	53,7	62,6	71,1	70,8
d) CAL Y PIEDRA DE CAL	100.-	94,5	72,5	50,2	53,1	62,3	68,9	81,2	81,9	93,2
% sobre el total	1,9	2,5	1,7	1,1	1,5	1,7	1,2	1,6	1,1	2.-
Flete cobrado	100.-	96,5	71,5	49.-	40,6	39,5	41,1	41,4	44,7	51,9
e) VINO	100.-	93,4	75,3	65,3	50,3	60,2	76.-	79,6	98,3	78,3
% sobre el total	1,7	2,1	1,6	1,3	1,2	1,5	1,9	2.-	1,8	2,3
Flete cobrado	100.-	94,9	78,8	69,5	48,7	61,4	78,6	77,2	98,3	77,6
f) HARINA	100.-	84,1	75,2	70,9	71,8	77,6	80,4	77,6	77,7	74,4
% sobre el total	1,6	1,8	1,5	1,3	1,7	1,8	2.-	1,9	1,4	2,2
Flete cobrado	100.-	85,8	76,4	74,5	73,7	86.-	90,6	85,6	84,6	85,9
g) AZUCAR Y CAÑA DE AZUCAR	100.-	78,6	102,6	76,5	87,6	102,5	78,8	84,1	84,8	51,7
% sobre el total	3.-	3,1	3,8	2,6	3,8	4,4	3,6	3,8	2,6	2,7
Flete cobrado	100.-	87,1	95,2	74,9	72,5	91,1	84,6	85,6	93,6	72,6
h) APRECHO Y APRECHILLO	100.-	87,4	100.-	97,4	96,1	105.-	113,3	104,7	92.-	70,5
% sobre el total	0,9	1,1	1,2	1,1	1,3	1,4	1,7	1,5	0,9	1,2
Flete cobrado	100.-	89,8	107,6	107,5	105,6	114,9	125.-	116,6	101,7	77,6
i) LINO	100.-	42,7	69,8	87,6	109,7	62,3	88,8	84,6	77,9	42,6
% sobre el total	4,9	2,8	4,3	5.-	7,8	4,5	6,7	6,4	4,1	3,8
Flete cobrado	100.-	38,7	65,7	87,4	109,5	58,6	84,8	73,2	69,6	35,8
j) TRIGO	100.-	55,1	58,7	61,2	57.-	84,6	56,5	23,9	76.-	43,5
% sobre el total	18,9	13,8	13,9	13,5	15,6	23,3	15,8	7.-	15,5	14,8
Flete cobrado	100.-	50,1	53,6	58,9	49,8	77,2	47,7	17,9	67,4	36,1

F.C.C.S. (continuación)

Productos:	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	Números índices, % del tonelaje transportado y fletes cobrados									
k) MAIZ	100.-	66,6	109,1	146,7	90,9	80,9	93,6	108.-	167,6	67.-
% sobre el total	27,5	24,2	37,5	46,9	36,3	32,3	39,6	45,8	49,5	33,2
Flete cobrado	100.-	65,1	92,1	141,5	88,7	69,9	86,3	99,6	137,5	59,6
l) HACIENDA	100.-	102,7	96,5	78,6	78,7	85,9	84,6	97,7	96,6	104,9
% sobre el total	3,4	4,6	4,1	2,1	3,9	4,2	4,4	5,1	3,5	6,4
Flete cobrado	100.-	98,-	70,8	73,6	77,4	84,5	86,1	85,8	89,5	96,8
TONELAJE TOTAL	100.-	75,7	80.-	85,9	68,9	68,8	65.-	64,9	92,9	55,6
FLETE TOTAL COBRADO	100.-	74,-	73,5	80,-	64,1	63,-	66,6	63,4	84,2	57,9

FERROGARRIL DEL SUR

a) MERCADERIAS GENERALES	100.-	84,66	40,79	31,76	32,08	30,98	31,96	29,66	36,28	40,3
% sobre el total	15,98	14,9	6,9	5,4	5,4	5,2	5,4	5,7	5,2	6,1
Flete cobrado	100.-	90,1	61,4	49,3	51,0	50,3	52,6	48,-	59,1	61,6
b) CEMENTO	100.-	142,-	169,1	164,8	134,5	121,9	165,5	186,-	195,3	192,9
% sobre el total	2,87	4,5	5,1	5,-	4,1	3,7	5,-	6,5	5,1	5,2
Flete cobrado	100.-	136,6	151,7	152,4	123,6	113,2	156,6	157,3	191,2	202,6
c) CARBON DE PIEDRA	100.-	119,6	103,4	85,7	82,6	85,1	133,5	148,6	152,2	160,9
% sobre el total	1,03	1,4	1,1	0,9	0,9	0,9	1,4	1,9	1,4	1,6
Flete cobrado	100.-	110,8	91,4	83,8	73,3	75,2	132,-	147,2	165,8	154,-
d) LEÑA Y CARBON DE LEÑA	100.-	95,6	118,3	109,9	99,5	102,2	100,9	110,2	107,7	114,7
% sobre el total	1,2	1,3	1,5	1,4	1,3	1,3	1,3	1,6	1,2	1,3
Flete cobrado	100.-	93,7	130,3	113,9	102,1	106,3	108,1	118,7	119,8	128,9
e) PETROLEO Y ACRITE	100.-	111,3	117,6	126,6	118,1	102,3	109,-	116,5	127,8	139,8
% sobre el total	3,3	4,-	4,1	4,4	4,1	3,6	3,7	4,6	3,8	4,4
Flete cobrado	100.-	95,3	107,5	128,4	107,6	91,2	86,4	85,-	90,7	98,1
f) KEROSENE Y NAFTA	100.-	105,9	80,-	64,4	54,9	48,-	37,1	35,9	37,2	39,4
% sobre el total	2,6	3,-	2,2	1,8	1,5	1,3	1,-	1,1	0,9	1,-
Flete cobrado	100.-	104,2	78,3	65,1	53,4	42,6	41,8	41,4	42,6	42,-

F.S.S. (continuación)

Productos:	1928/29	1929/30	1930/31	1931/2	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	Números índices, % del tonelaje transportado y fletes cobrados									
g) GAL Y PIEDRA DE GAL	100.-	105.5	96.6	75.5	64.8	71.5	88.-	89.2	101.8	154.2
% sobre el total	1.5	1.8	1.5	1.2	1.-	1.1	1.4	1.6	1.4	2.2
Flete cobrado	100.-	103.2	98.5	79.7	69.2	75.6	93.1	93.3	104.3	144.1
h) PIEDRA	100.-	91.5	122.8	109.1	85.8	71.5	64.8	74.-	81.2	107.4
% sobre el total	5.2	5.2	6.7	6.-	4.7	3.9	3.5	4.6	3.8	5.3
Flete cobrado	100.-	89.3	126.6	94.-	78.6	62.5	57.7	55.4	74.8	90.6
i) ARENA	100.-	97.9	48.4	27.3	16.7	18.6	28.2	31.6	50.2	44.-
% sobre el total	3.2	3.4	1.6	0.9	0.5	0.6	0.9	1.2	1.4	1.3
Flete cobrado	100.-	120.3	54.4	24.5	15.8	17.-	25.1	30.7	48.5	41.4
j) SAL	100.-	91.4	84.5	81.2	93.1	109.5	118.9	135.-	145.8	138.6
% sobre el total	1.5	1.5	1.3	2.3	1.5	1.7	1.8	2.4	2.-	1.9
Flete cobrado	100.-	89.6	84.2	83.-	93.9	113.5	127.5	145.7	159.2	151.4
k) PAPAS	100.-	89.1	92.3	78.5	77.4	78.1	70.-	74.7	28.1	36.1
% sobre el total	3.9	3.8	3.8	3.2	3.2	3.2	2.8	3.5	1.-	1.3
Flete cobrado	100.-	89.8	78.5	55.1	59.3	68.7	63.3	67.7	26.6	31.5
l) VINO	100.-	94.2	76.-	65.4	54.8	74.3	82.4	84.7	99.4	88.5
% sobre el total	1.2	1.2	0.9	0.8	0.7	0.9	1.-	1.2	1.1	1.-
Flete cobrado	100.-	96.4	75.3	69.7	60.-	79.9	85.4	82.9	92.8	81.5
m) HARINA	100.-	99.6	94.7	87.5	85.9	86.6	85.9	80.4	91.-	86.4
% sobre el total	1.7	1.9	1.7	1.6	1.6	1.6	1.5	1.7	1.4	1.4
Flete cobrado	100.-	101.9	98.9	94.5	91.-	92.8	89.-	86.8	102.-	94.1
n) AVENA Y CEBADA	100.-	102.6	123.4	128.-	122.8	128.5	149.2	61.3	99.0	98.4
% sobre el total	7.1	8.-	9.3	9.7	9.2	9.7	11.1	5.5	6.4	6.6
Flete cobrado	100.-	98.9	102.8	120.5	109.4	102.4	76.5	50.2	84.1	83.3
o) LINO	100.-	77.4	82.2	108.5	172.3	201.8	259.2	248.6	251.2	180.-
% sobre el total	1.3	1.1	1.1	1.5	2.3	2.7	3.5	3.8	2.9	2.2
Flete cobrado	100.-	75.3	78.7	101.8	144.6	168.5	223.3	221.-	215.9	153.-
p) TRIGO	100.-	79.2	64.-	74.5	99.9	103.5	104.4	63.8	72.5	46.4
% sobre el total	23.5	20.5	15.9	18.6	24.9	25.8	25.8	18.2	15.5	10.3
Flete cobrado	100.-	76.5	61.9	73.2	91.4	87.1	87.9	55.2	63.3	41.3
q) MAIZ	100.-	56.6	119.2	207.1	101.3	142.5	132.7	172.2	217.1	11.-
% sobre el total	3.3	2.1	4.2	7.3	3.6	5.-	4.6	6.9	6.6	3.5
Flete cobrado	100.-	69.6	122.1	186.8	83.5	91.3	69.7	100.8	103.5	67.2

F.O.S (continuación)

Productos:	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	Números índices, % del tonelaje transportado y fletes cobrados									
q) HACIENDA	100.-	94,2	92,9	84,6	90,5	91,5	92,6	102,7	102,2	107,8
% sobre el total	16,8	17,4	16,5	15,1	16,1	16,3	16,3	20,9	15,6	17,1
Flete cobrado	100.-	94,3	98,6	86,2	86,3	87,8	85,8	102,3	96,6	105,4
TONELAJE TOTAL	100.-	90,8	94,5	94,1	94,4	94,4	95,2	82,7	110,-	105,9
FLETE TOTAL COBRADO	100.-	90,5	81,1	78,8	79,2	78,4	83,4	70,9	81,9	76,3

FERROCARRIL PACIFICO

a) MERCADERIAS GENERALES	100.-	84,2	68,1	59,1	69,6	62,3	74,5	90,9	106,9	107,5
% sobre el total	3,4	3,6	3,1	2,7	3,9	3,1	3,8	3,9	4,1	5,2
Flete cobrado	100.-	87,4	69,2	60,1	60,7	63,-	70,4	93,1	103,6	103,6
b) PIEDRA	100.-	100,9	104,2	33,4	62,8	27,2	52,1	116,8	82,5	131,8
% sobre el total	1,8	2,3	2,5	0,8	1,8	0,7	1,4	2,6	1,6	3,3
Flete cobrado	100.-	97,4	130,7	44,1	92,4	40,3	70,8	108,7	109,1	170,4
c) LEÑA Y CARBON DE LEÑA	100.-	85,1	81,4	72,4	69,9	73,3	40,4	38,6	37,8	42,-
% sobre el total	4,7	5,-	5,-	4,5	5,3	4,9	2,8	2,3	1,9	2,8
Flete cobrado	100.-	81,7	76,5	67,3	65,3	68,5	33,8	31,7	31,7	35,5
d) VINO	100.-	94,2	78,8	69,8	57,1	79,5	80,2	85,5	95,1	88,7
% sobre el total	14,4	16,9	15,-	13,3	13,3	14,6	17,2	15,4	15,0	17,1
Flete cobrado	100.-	98,6	83,5	74,3	58,9	70,-	84,8	88,6	98,7	86,6
e) HARINA	100.-	92,4	93,8	86,6	93,-	89,9	87,3	82,1	80,1	74,1
% sobre el total	2,1	2,4	2,5	2,4	3,1	2,7	2,7	2,1	1,8	2,1
Flete cobrado	100.-	97,1	102,8	97,5	112,7	113,1	103,8	101,7	101,-	94,-
f) PAPAS	100.-	79,-	86,8	79,-	91,9	79,6	75,4	86,7	89,1	185,7
% sobre el total	1,4	1,4	1,6	1,4	2,-	1,6	1,5	1,5	1,5	3,6
Flete cobrado	100.-	76,9	76,5	63,5	88,5	77,8	76,9	96,1	103,7	210,9
g) FRUTA FRESCA	100.-	72,2	70,-	53,3	103,5	104,2	59,1	68,8	79,-	75,7
% sobre el total	2,5	2,2	2,3	1,8	4,2	3,7	2,2	2,1	2,2	2,7
Flete cobrado	100.-	76,7	91,2	64,9	98,3	104,-	77,4	84,-	86,1	81,1

F.C.F. (continuación)

P r o d u c t o s :	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	Números índices, % del tonelaje transportado y fletes cobrados									
h) <u>TRIGO</u>	100.-	64,2	49,1	54,3	52,7	65,5	48,4	35,7	67,7	133,5
% sobre el total	17,2	13,7	11,2	12,4	84,7	16,1	12,4	7,5	12,8	8,1
Flete cobrado	100.-	60,2	44,3	53,1	47,9	60,8	41,2	27,6	56.-	24,6
i) <u>MAIZ</u>	100.-	57,5	98,7	134,6	65,8	84,-	89,8	129,-	149,8	72,1
% sobre el total	17,99	12,9	23,5	32,1	19,2	21,7	24,-	29,0	29,7	18,3
Flete cobrado	100.-	57,5	83,6	125,2	59,2	59,5	76,3	116,6	104,7	56,1
j) <u>HACIENDA</u>	100.-	114,8	89,6	73,1	71,2	87,9	87,5	92,8	102,7	98,8
% sobre el total	9,9	14,2	11,8	9,6	11,4	12,6	12,9	11,5	11,2	13,9
Flete cobrado	100.-	95,5	78,8	72,7	73,-	75,-	74,6	77,2	90,5	79,7
TONELAJE TOTAL	100.-	80,2	75,6	75,4	61,7	69,5	67,3	79,9	90,8	70,7
FLETE TOTAL COBRADO	100.-	81,7	74,-	71,1	60,5	64,1	69,-	73,3	81,1	69,6

F E R R O C A R R I L O E S T E

a) <u>MERCADERIAS GENERALES</u>	100.-	39,3	27,-	18,3	17,5	22,4	23,7	15,5	17,8	17,-
% sobre el total	19,6	9,2	7,-	4,5	4,6	5,7	5,9	4,1	4,5	4,7
Flete cobrado	100.-	45,-	30,-	24,-	23,3	28,5	24,-	22,8	25,4	24,9
b) <u>PIEDRA</u>	100.-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
% sobre el total	0,1	0,7	0,7	0,8	1,11	1,2	1,3	1,5	2,9	6,5
Flete cobrado	100.-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
c) <u>LEÑA</u>	-	100,-	102,6	84,5	84,5	79,8	81,8	70,3	77,8	86,-
% sobre el total	0,3	2,7	4,2	3,3	3,4	3,2	2,4	2,1	2,2	2,8
Flete cobrado	-	100,-	103,2	85,6	83,-	80,2	82,6	64,8	71,1	77,-
d) <u>ARENA</u>	-	100,-	60,2	20,6	20,7	22,8	37,9	35,3	51,4	132,-
% sobre el total	-	2,5	1,7	0,6	0,6	0,6	1,-	1,-	1,4	4,-
Flete cobrado	-	100,-	58,3	22,7	23,7	27,2	35,7	27,5	51,8	95,8
e) <u>PASTO</u>	100.-	98,-	73,1	71,9	73,3	76,1	71,6	59,1	55,3	75,9
% sobre el total	2,3	2,7	2,2	2,1	2,3	2,3	2,1	1,8	1,6	2,5
Flete cobrado	100.-	94,9	72,1	66,4	68,8	85,6	70,6	52,4	53,3	78,1

F.C.R.a P.B. (continuación)

Productos	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	Números índices, % del tonelaje transportado y fletes cobrados									
f) <u>PAPAS</u>	100.-	-	120,3	162,2	96,5	63,4	97,6	97,8	52,1	137,8
% sobre el total	0,8	-	0,9	1,2	0,8	0,4	0,8	0,8	0,3	1,2
g) <u>FRUTAS</u>	100.-	-	77,2	107,1	86,7	77,1	80,-	68,3	103,2	99,5
% sobre el total	0,6	-	0,4	0,6	0,5	0,4	0,5	0,4	0,4	0,7
h) <u>LINO</u>	100.-	-	53,6	46,7	89,7	67,-	90,6	90,8	72,8	56,1
% sobre el total	4,3	-	2,2	1,8	4,1	2,5	4,-	4,-	2,3	2,8
i) <u>TRIGO</u>	100.-	-	64,8	72,2	76,7	73,-	62,2	41,2	53,5	46,4
% sobre el total	24,8	-	15,4	16,1	19,8	15,7	15,6	10,8	9,8	13,1
j) <u>MAIZ</u>	100.-	-	139,-	159,8	90,4	133,1	107,-	108,6	194,8	89,2
% sobre el total	37,6	-	50,1	54,1	35,5	43,3	40,9	43,-	54,2	38,2
k) <u>HACIENDA</u>	100.-	-	81,1	64,7	90,1	134,2	133,3	161,1	180,7	147,9
% sobre el total	18,9	-	14,8	11,-	17,8	22,-	25,6	32,1	25,3	31,8
TONELAJE TOTAL	100,-	-	104,4	111,1	95,9	115,5	98,5	94,9	135,1	87,9

F E R R O C A R R I L E N T R E R I O S

a) <u>MERGEDERIAS GENERALES</u>	100,-	100,-	91,3	67,1	58,5	20,9	23,1	22,5	28,-	29,8
% sobre el total	14,9	18,9	16,1	15,4	-	6,-	5,4	6,3	6,6	5,9
Flete cobrado	100,-	110,7	93,4	63,9	50,2	23,2	27,7	24,2	28,5	32,1
b) <u>CARBON DE PIEDRA</u>	100,-	107,4	50,4	35,7	80,-	85,3	76,6	83,3	84,2	95,4
% sobre el total	2,1	2,8	1,2	1,1	-	3,4	2,5	3,3	2,7	2,6
Flete cobrado	100,-	107,9	107,8	38,8	74,5	91,6	76,8	79,9	80,8	89,1
c) <u>LEÑA Y CARBON DE LEÑA</u>	100,-	62,7	67,5	41,9	52,8	59,-	55,6	55,4	51,2	55,2
% sobre el total	4,1	3,2	3,2	2,6	-	4,6	3,5	4,2	3,3	2,9
Flete cobrado	100,-	65,-	77,3	52,2	67,8	73,9	66,4	63,6	76,1	78,1
d) <u>ARENA</u>	100,-	90,3	131,7	45,2	18,4	62,-	73,6	58,6	52,8	145,2
% sobre el total	1,5	1,7	2,3	1,-	1,-	1,8	1,7	1,7	1,2	2,9
Flete cobrado	100,-	91,7	62,2	41,7	20,-	29,9	30,3	24,1	26,6	79,6

F.C.E.R. (continuación)

Productos:	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	Números índices y % del tonelaje transportado y fletes cobrados									
e) <u>SAL</u>	-	-	-	-	-	100,-	126,5	176,5	161,2	133,-
% sobre el total	-	-	-	-	-	0,4	0,4	0,6	0,5	0,3
Flete cobrado	-	-	-	-	-	100,-	125,5	147,6	109,7	90,1
f) <u>HARINA</u>	100,-	99,8	86,2	65,-	57,-	58,6	94,4	69,8	55,5	58,5
% sobre el total	3,1	3,9	3,2	3,1	3,5	4,6	4,1	2,7	2,4	2,4
Flete cobrado	100,-	92,8	79,5	61,2	52,1	50,1	74,3	44,4	75,7	77,4
g) <u>ARROZ</u>	100,-	105,9	106,6	135,7	138,2	107,2	161,9	139,9	135,8	146,2
% sobre el total	-	-	-	-	-	0,2	0,4	0,6	1,7	1,9
Flete cobrado	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
h) <u>YERBA</u>	100,-	97,2	109,9	130,2	153,-	183,1	169,1	171,3	199,8	214,8
% sobre el total	1,8	2,3	2,4	3,7	6,4	6,4	4,8	5,9	5,8	5,2
Flete cobrado	100,-	97,9	111,5	127,1	148,8	181,2	168,3	170,7	294,8	313,-
i) <u>FRUTAS</u>	100,-	96,6	85,-	134,7	114,8	90,6	89,3	119,9	150,5	143,3
% sobre el total	4,9	6,1	5,-	10,3	8,7	8,7	6,9	11,2	11,8	9,3
Flete cobrado	100,-	103,8	87,5	125,-	109,4	85,2	85,4	110,-	138,4	131,9
j) <u>LINO</u>	100,-	87,-	105,1	95,5	30,5	39,-	55,6	27,1	1,-	1,7
% sobre el total	19,5	21,4	24,1	28,6	14,6	16,9	16,9	9,9	0,3	0,4
Flete cobrado	100,-	97,6	114,4	104,6	24,7	33,3	45,-	16,5	1,1	1,6
k) <u>TRIGO</u>	100,-	39,9	42,6	22,7	18,3	35,9	50,7	24,-	4,5	5,2
% sobre el total	20,1	10,1	10,1	7,-	13,8	15,8	15,8	9,1	1,4	1,4
Flete cobrado	100,-	43,3	44,5	22,9	12,5	29,3	38,3	19,5	5,6	6,8
l) <u>MAIZ</u>	100,-	30,7	159,8	68,-	23,7	20,7	25,2	75,1	15,9	14,7
% sobre el total	3,7	1,4	6,9	3,8	1,5	1,4	5,2	0,9	0,8	0,8
Flete cobrado	100,-	37,9	182,5	67,7	28,6	20,9	25,3	69,3	30,8	28,6
m) <u>HACIENDA</u>	100,-	85,1	89,1	57,1	41,2	62,4	76,9	56,2	34,8	30,6
% sobre el total	13,1	14,1	13,8	11,5	15,8	15,7	13,9	7,2	5,3	5,3
Flete cobrado	100,-	89,8	95,8	61,4	32,8	45,6	57,9	41,1	23,9	21,-
TONELAJE TOTAL	100,-	79,2	85,-	65,2	52,1	52,1	64,4	53,2	63,5	76,4
FLETE TOTAL COBRADO	100,-	91,5	91,7	72,1	37,2	48,7	51,3	50,2	59,6	66,7

FERROCARRIL CENTRAL DE BUENOS AIRES

Productos:	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	Números índices, % del tonelaje transportado y fletes cobrados									
a) <u>MERCADERIAS GENERALES</u>	100,-	56,5	48,9	35,6	34,6	34,4	48,4	37,5	41,9	41,4
% sobre el total	16,6	11,8	9,7	7,9	8,5	8,4	11,9	9,1	7,2	10,-
Flete cobrado	100,-	63,-	55,3	44,6	42,-	40,8	50,6	43,7	48,5	38,1
b) <u>KEROSENE, NAFTA, ETC.</u>	100,-	122,1	111,7	78,6	62,9	68,1	70,9	76,4	86,1	92,2
% sobre el total	14,2	21,8	19,-	14,9	13,2	14,2	15,-	15,8	12,7	19,1
Flete cobrado	100,-	107,7	107,4	79,4	64,1	69,5	70,1	75,9	84,9	88,9
c) <u>ARENA</u>	100,-	64,4	131,8	191,-	191,5	63,1	166,4	91,9	129,9	66,3
% sobre el total	1,2	1,-	1,9	3,1	3,5	1,1	3,-	1,7	1,6	1,2
Flete cobrado	100,-	65,7	112,8	132,6	127,5	57,7	203,9	92,-	98,7	65,8
d) <u>FRUTA</u>	100,-	92,3	79,7	129,2	109,3	87,4	81,5	112,5	138,5	131,7
% sobre el total	8,1	9,4	7,7	14,-	13,1	10,4	9,8	13,3	11,7	15,5
Flete cobrado	100,-	95,1	81,3	127,4	108,6	86,1	96,3	127,3	154,2	146,6
e) <u>YERBA</u>	100,-	98,5	87,-	114,9	134,9	157,4	139,4	114,9	150,7	102,2
% sobre el total	2,2	2,7	2,3	3,4	4,4	5,1	4,6	3,7	3,4	3,3
Flete cobrado	100,-	98,6	87,7	117,8	135,4	158,5	138,3	116,3	148,7	100,3
f) <u>LINO</u>	100,-	55,9	66,7	77,3	94,9	84,4	70,5	74,1	80,7	61,3
% sobre el total	3,8	2,7	3,1	3,9	5,3	4,7	4,-	4,1	3,2	3,4
Flete cobrado	100,-	57,4	70,4	70,-	79,-	79,5	68,1	75,1	90,3	64,8
g) <u>SAIZ</u>	100,-	49,7	131,1	123,2	99,8	128,7	100,5	106,5	245,9	88,4
% sobre el total	16,1	10,1	25,3	26,5	23,7	30,5	24,1	25,-	41,1	20,8
Flete cobrado	100,-	52,9	131,9	112,7	82,3	125,7	105,-	100,1	237,4	88,-
TONELAJE TOTAL	100,-	79,5	83,3	74,8	67,7	67,9	67,1	68,4	96,2	68,5
FLETE TOTAL COBRADO	100,-	74,8	79,5	68,6	59,5	64,7	65,5	64,5	95,-	62,5

F E R R O C A R R I L N O R D E S T E A R G E N T I N O

P r o d u c t o s :	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	Números índices, % del tonelaje transportado y fletes cobrados									
a) MERCADERIAS GENERALES	100,-	115,4	102,4	72,5	73,3	16,0	16,2	17,3	20,8	20,4
% sobre el total	22,7	24,4	27,3	21,2	22,9	5,4	4,9	5,-	5,5	5,1
Flete cobrado	100,-	104,6	91,1	66,1	63,7	20,2	20,7	22,2	23,7	22,7
b) PIEDRA Y ARENA	100,-	84,4	42,6	29,1	30,6	41,2	39,2	73,9	81,9	225,1
% sobre el total	2,6	2,1	1,3	1,-	1,1	1,6	3,5	2,3	2,3	6,4
Flete cobrado	100,-	98,4	56,5	36,-	32,-	37,-	71,2	47,7	62,5	187,2
c) LEÑA Y CARBON DE LEÑA	100,-	104,7	59,3	45,-	50,4	43,5	49,1	67,6	69,6	80,1
% sobre el total	9,9	9,7	6,9	5,8	6,9	6,4	6,5	8,6	8,1	8,7
Flete cobrado	100,-	98,8	70,8	39,6	34,8	30,2	35,9	45,7	51,3	54,7
d) HARINA	100,-	103,4	86,4	75,4	77,8	76,9	82,6	83,3	79,6	83,9
% sobre el total	5,9	5,6	5,9	5,7	6,3	6,7	6,5	6,2	5,4	5,4
Flete cobrado	100,-	102,-	88,-	80,2	80,2	76,7	80,1	74,6	66,9	68,4
e) FRUTAS	100,-	108,7	91,8	143,4	128,-	108,-	101,-	115,7	143,7	139,3
% sobre el total	10,8	10,9	11,5	20,-	19,-	16,7	14,6	16,-	18,1	16,5
Flete cobrado	100,-	106,9	91,3	132,9	120,4	102,2	96,4	109,7	124,1	130,4
f) YERBA	100,-	97,7	110,6	125,5	148,3	177,3	164,4	168,6	183,5	197,2
% sobre el total	5,4	4,9	7,-	8,7	11,-	14,2	11,8	11,6	11,5	11,7
Flete cobrado	100,-	101,-	115,-	129,3	151,6	180,1	161,9	163,9	180,6	191,7
g) TRIGO	100,-	113,7	158,2	142,7	58,8	120,7	72,2	73,6	124,5	143,7
% sobre el total	2,-	2,1	3,6	3,6	1,6	3,5	1,8	1,8	2,8	3,1
Flete cobrado	100,-	107,2	144,3	123,8	41,1	96,8	54,9	59,6	77,6	94,7
h) TABACO	100,-	104,2	108,8	125,8	128,6	97,9	146,1	127,2	118,9	135,6
% sobre el total	0,6	0,6	0,7	0,9	1,-	0,8	1,1	0,9	0,9	0,9
Flete cobrado	100,-	98,7	107,6	118,-	120,8	92,8	135,4	114,6	108,4	126,8
i) HACIENDA	100,-	97,7	53,-	56,8	67,1	70,7	92,2	99,3	72,2	63,5
% sobre el total	17,1	15,5	10,6	12,5	15,7	17,9	21,-	21,6	14,4	11,9
Flete cobrado	100,-	101,6	50,6	52,5	53,8	53,-	63,3	69,9	49,4	43,5
TONELAJE TOTAL	100,-	107,2	85,1	77,4	72,7	67,2	74,8	78,2	85,6	90,8
FLETE TOTAL COBRADO	100,-	102,3	83,7	76,4	58,7	62,-	64,2	68,2	72,8	79,8

FERROCARRIL CENTRAL CORDOBA

Productos:	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	Números índices, % del tonelaje transportado y fletes cobrados									
a) MERCADERIAS GENERALES	100,-	84,3	67,3	56,4	53,3	59,1	65,4	71,-	60,4	-
% sobre el total	122,2	13,5	8,9	9,1	9,8	9,9	11,1	11,2	7,4	-
Flete cobrado	100,-	71,3	66,2	52,7	46,9	51,3	56,4	56,9	48,3	-
b) PIEDRA	100,-	124,9	110,4	133,9	96,-	94,4	153,6	225,9	271,4	-
% sobre el total	3,6	5,8	4,2	6,3	5,2	4,6	7,6	10,4	9,6	-
Flete cobrado	100,-	129,-	130,8	126,1	70,6	82,-	108,2	186,1	211,-	-
c) LEÑA Y CARBON DE LEÑA	100,-	178,2	193,7	145,8	137,6	128,4	127,8	122,7	127,1	-
% sobre el total	2,5	3,1	2,2	1,7	5,3	1,3	1,6	1,4	1,3	-
Flete cobrado	100,-	82,3	84,1	68,3	62,2	52,5	46,2	43,1	41,1	-
d) CAL Y PIEDRA DE CAL	100,-	95,3	80,8	53,6	141,4	39,2	47,5	44,4	54,1	-
% sobre el total	2,5	3,1	2,2	1,7	5,3	1,3	1,6	1,4	1,3	-
Flete cobrado	100,-	100,2	87,9	62,3	68,8	44,1	50,3	47,2	56,5	-
e) AZUCAR Y CAÑA DE AZUCAR	100,-	73,1	105,3	73,2	72,9	95,1	76,2	110,-	129,-	-
% sobre el total	23,8	22,8	27,1	22,9	26,2	30,8	25,2	33,6	30,5	-
Flete cobrado	100,-	79,3	98,2	79,1	62,8	85,3	75,7	90,1	92,7	-
f) TRIGO	100,-	55,1	65,3	47,7	32,5	50,6	39,9	13,7	43,7	-
% sobre el total	10,3	7,5	7,3	6,5	5,1	7,1	5,7	1,8	4,5	-
Flete cobrado	100,-	42,7	59,7	45,2	24,-	40,2	30,3	7,9	32,2	-
g) MAIZ	100,-	52,3	126,7	101,5	61,8	71,7	66,4	57,-	138,1	-
% sobre el total	13,4	9,2	18,6	17,9	12,5	13,1	12,4	9,8	18,4	-
Flete cobrado	100,-	39,4	95,2	83,-	42,2	46,6	47,8	41,4	94,4	-
h) LINO	100,-	54,7	77,3	89,3	92,5	52,3	83,-	71,8	70,5	-
% sobre el total	3,1	3,8	2,6	3,7	4,4	2,3	3,8	2,9	2,2	-
Flete cobrado	100,-	43,9	70,-	81,-	79,2	38,5	74,3	56,7	50,5	-
i) HARINA	100,-	95,-	85,6	89,1	92,5	89,1	75,1	55,-	59,-	-
% sobre el total	2,3	2,8	2,1	2,6	3,2	2,7	2,4	1,6	1,3	-
Flete cobrado	100,-	96,9	83,6	88,1	90,4	90,4	77,2	59,-	63,5	-
j) FRUTAS Y VERDURAS	100,-	92,1	103,7	127,5	121,9	123,6	130,6	124,4	142,-	-
% sobre el total	1,9	2,3	2,1	3,2	3,5	3,2	3,4	3,-	2,7	-
Flete cobrado	100,-	103,2	106,2	138,4	130,-	134,6	150,9	142,2	146,8	-

F.C.C.C. (continuación)

P r o d u c t o s :	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	Números índices, % del tonelaje transportado y fletes cobrados									
K) VINO	100,-	85,-	63,1	61,1	53,6	57,2	70,8	96,5	117,7	-
% sobre el total	1,1	1,2	0,7	0,9	0,9	0,9	1,1	1,3	1,2	-
Flete cobrado	100,-	83,2	64,6	57,2	48,4	48,9	59,2	80,6	88,8	-
l) PAPAS	100,-	80,8	85,9	83,-	74,4	70,-	89,2	67,7	40,6	-
% sobre el total	1,8	1,9	1,6	1,9	2,-	1,7	2,2	1,5	0,7	-
Flete cobrado	100,-	81,8	28,2	81,5	72,2	67,4	87,6	63,5	42,6	-
m) SAL	100,-	136,6	168,8	269,4	296,4	244,5	211,1	260,7	270,8	-
% sobre el total	0,6	1,1	1,1	2,1	2,6	2,-	1,7	2,-	1,6	-
Flete cobrado	100,-	134,9	166,5	253,1	282,4	228,1	192,-	233,9	255,8	-
n) HACIENDA	100,-	112,1	105,4	83,9	97,7	92,5	80,9	85,2	115,9	-
% sobre el total	1,6	2,4	1,8	1,8	2,4	2,-	1,8	1,8	2,9	-
Flete cobrado	100,-	112,2	98,6	78,-	88,2	88,-	80,3	85,4	115,3	-
TONELAJE TOTAL	100,-	76,2	92,7	76,1	66,1	73,3	71,9	77,8	100,5	-
FLETE TOTAL COBRADO	100,-	78,9	81,5	68,9	58,2	61,7	62,9	62,4	89,6	-

F E R R O C A R R I L S A N T A F E

a) MERCADERIAS GENERALES	100,-	91,9	87,8	106,9	82,8	71,-	77,1	87,-	100,5	78,-
% sobre el total	26,8	27,9	26,5	33,3	31,5	24,8	24,1	26,9	27,4	30,6
Flete cobrado	100,-	93,5	77,-	76,3	61,4	57,-	56,6	62,3	-	-
b) MADERAS	100,-	89,2	84,3	78,4	74,4	84,5	88,5	91,2	97,6	90,6
% sobre el total	31,-	31,4	29,5	26,5	32,8	34,2	32,-	32,7	30,8	40,9
Flete cobrado	100,-	90,7	81,1	62,4	53,2	60,6	63,4	60,8	-	-
c) AZUCAR	100,-	81,9	66,1	48,-	50,5	60,-	63,6	62,5	82,-	43,5
% sobre el total	2,6	2,4	1,9	1,4	1,8	2,-	1,9	1,8	2,1	1,6
Flete cobrado	100,-	94,7	71,9	62,2	56,1	58,-	68,6	67,7	-	-
d) ALGODON	100,-	77,4	80,4	73,6	67,2	64,1	99,8	147,2	101,5	56,6
% sobre el total	1,8	1,8	1,7	1,6	1,7	1,5	2,3	3,1	1,9	1,5
Flete cobrado	100,-	99,2	106,5	98,7	94,7	73,3	125,4	182,8	-	-
e) HARINA	100,-	93,5	86,9	81,8	74,3	72,5	82,1	82,9	75,4	60,7
% sobre el total	2,3	2,4	2,3	2,2	2,4	2,2	2,2	2,2	1,8	2,-
Flete cobrado	100,-	103,-	96,3	79,7	75,7	75,2	96,9	99,5	-	-

F.O.S.F. (continuación)

Productos:	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/28
Números índices, % del tonelaje transportado y fletes cobrados										
f) <u>TRIGO</u>	100,-	106,9	82,7	84,3	49,3	109,2	93,3	38,4	93,9	15,5
% sobre el total	9,6	11,6	9,-	9,4	6,7	13,7	10,4	4,3	9,2	2,2
Flete cobrado	100,-	105,4	78,9	80,3	48,5	101,7	81,9	31,2	-	-
g) <u>MAIZ</u>	100,-	70,-	109,8	79,7	60,1	78,5	133,3	177,9	166,-	63,9
% sobre el total	6,2	5,-	7,7	5,8	5,3	6,4	9,7	12,8	10,5	5,8
Flete cobrado	100,-	73,4	107,2	67,2	53,7	69,1	123,1	151,1	-	-
h) <u>LINO</u>	100,-	50,6	85,6	88,4	52,2	20,9	50,5	42,6	48,1	14,6
% sobre el total	9,-	5,2	8,7	9,3	6,7	2,5	5,3	4,4	4,4	1,9
Flete cobrado	100,-	54,-	88,7	88,2	52,3	20,-	47,1	36,5	-	-
i) <u>HACIENDA</u>	100,-	100,6	105,-	70,-	50,1	78,7	66,7	80,7	98,7	72,-
% sobre el total	6,9	7,9	8,2	5,6	4,9	7,1	5,4	6,4	6,9	7,3
Flete cobrado	100,-	110,1	112,3	67,-	46,7	93,6	81,1	92,9	-	-
TONELAJE TOTAL	100,-	88,1	88,6	85,9	70,4	76,6	85,8	86,6	98,4	68,7
FLETE TOTAL COBRADO	100,-	90,6	85,2	74,7	58,5	66,1	71,4	68,2	75,9	57,5



Ahora bien, de éste tonelaje transportado por los ferrocarriles (capital privado), qué porcentaje podemos considerar que ha sido destinado a la exportación, o llevado a puertos por este medio de transporte?

Si tenemos en cuenta que en el total del transporte de granos por ferrocarril, siempre existe un tonelaje importante de "removido" entre estaciones de la misma o de distinta empresa; y que parte del entregado en los intercambios puede figurar, a la vez, en dos empresas, así como que el tonelaje de trigo transportado para los molinos, por distintos medios -en promedio decenal- asciende al 30% del total de su producción; no es aventurado decir que puede deducirse, al total transportado por los ferrocarriles, -por lo menos- un 20% que no ha sido llevado a los puertos; y con ello estaremos dentro de la realidad, si suponemos que sólo el 80% de este tráfico ha sido para la exportación. Veámos por lo tanto qué importancia tienen estas cifras:

AÑOS	Producción		Transporte ferroviario				Exportación	
			Total		Presunto destinado a la exportación			
	Cereal y lino	N.I.	Cereal y lino	N.I.	Cereal y lino	N.I.	Cereal y lino	N.I.
En miles de toneladas								
1928/29	19.214	100	16.199	100	12.925	100	13.954	100
1929/30	14.165	73,7	10.783	66,7	8.626	66,7	8.651	62,-
1930/31	20.162	104,9	13.937	86,2	11.150	86,2	16.137	115,6
1931/32	17.333	90,2	16.130	99,8	12.904	99,8	13.522	96,9
1932/33	16.642	86,6	12.572	77,7	10.058	77,7	11.219	80,4
1933/34	17.471	90,9	13.612	84,2	10.890	84,2	12.681	90,8
1934/35	21.737	113,1	13.502	83,5	10.802	83,5	13.486	96,6
1935/36	16.080	83,7	12.073	74,7	9.658	74,7	11.903	83,3
1936/37	19.172	99,8	17.058	105,6	13.646	105,6	15.435	110,6
1937/38	12.193	63,5	8.296	51,3	6.637	51,3	6.401	45,8

y cuánto al porcentaje transportado, de los productos importados, -si consideramos que éstos están representados en los ferrocarriles por el rubro de mercaderías generales-, sus totales serían los que se indican a continuación.- A estos efectos debe manifestarse que el tonelaje importado

-discriminados en XIII capítulos que figuran en la planilla del último apéndice- se tomaron, con sus valores, del Anuario del Comercio Exterior que publica la Dirección de Estadística del Ministerio de Hacienda - año 1939 -

AÑOS	Importación		Transportado por los FF.CC.		
	Total	N.I.	Mercaderías Generales	N.I.	Sobre la importac.
	En miles de		toneladas		%
1929	13.040	100,-	5.742,8	100,-	44
1930	12.364	94,8	4.126,-	71,8	33,4
1931	8.857	67,9	3.481,4	60,6	39,4
1932	6.986	53,6	2.932,4	51,1	42,-
1933	6.931.	53,1	2.677,-	46,6	38,6
1934	7.361	56,4	2.516,6	43,8	34,2
1935	7.887	60,5	2.697,7	46,7	34,1
1936	8.293	63,6	2.716,3	47,3	32,7
1937	10.335	79,3	3.060,4	53,3	29,6
1938	9.905	76,-	2.717,1	50,3	27,4

Ha sido posible-como se ha visto-, analizar el tráfico y fletes de las empresas ferroviarias de capital privado, debido a la estadística completa que proporcionan sus "Memorias anuales", omitiendo con pesar las del tráfico clasificado de los FF.CC. del Estado, porque no las ha encontrado completas en los años que se considera, agregado al hecho de que aquellas son por año económico -julio a junio- y éstas se refieren a los años calendarios (enero a diciembre)

Más dificultad presenta poder expresar cuál ha sido el tonelaje transportado retrospectivamente por los camiones, en su tráfico por los distintos caminos del país, por la falta de obligación de presentar, a las autoridades de su jurisdicción, estadística clasificada o no del tonelaje movido.- No obstante esta dificultad, que con el tiempo quedará subsanada para los transportadores comprendidos en la jurisdicción de la ley 12.346, puede darse una leve idea, al transcribir los datos, que a este efecto, publica

en sus folletos la Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas de la Nación y las Revistas de los Puertos de Rosario y Santa Fé, cifras que se indican a continuación:

TRANSPORTE CAMIONERO A PUERTOS (1)

AÑOS	Runguén	Bahía	Arroyo	Mar del	Comodoro	TOTAL
		Blanca	Pareja	Plata	ro Ri- vadeavia	
Toneladas						
1929	70.800	-	-	-	-	70.800
1930	78.998	-	-	-	-	78.998
1931	164.974	-	-	-	-	164.974
1932	193.030	-	-	-	-	193.030
1933	193.026	-	-	584.421	-	251.447
1934	196.337	6	-	73.337	-	369.674
1935	485.584	-	-	100.303	-	585.887
1936	517.142	-	-	90.054	-	607.196
1937	678.929	26.754	-	121.847	-	827.530
1938	421.558	-	116.184	195.726	8.129	741.597

(1) Dirección General de Navegación y Puertos.

El tonelaje transportado a o del Puerto de Rosario, sería:

AÑOS	Puerto Rosario	
	Llegado	Salido
	Toneladas	
1935	371.720	332.960
1936	247.502	312.958
1937	393.742	433.986
1938	403.840	362.206

y el tonelaje de granos llevado en camiones a los elevadores en 1938, según la Memoria de la Comisión Nacional de Granos año 1938 p'ag.347, ascendió a 308.162 tn.

Por otra parte, puede decirse, según datos obtenidos de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, que el tonelaje llevado a distintos puertos, con camiones, en el período comprendido entre el 1/7/1938 y el 30/6/39 ascendió a 956.723 tn.

Por lo tanto, de lo que se deja consignado, puede expresarse que él no es todo el tráfico movido con camiones; sino que, con esto sólo, se ha querido demostrar la importancia que va adquiriendo este medio de transporte, en el movimiento económico de nuestros productos, y las cifras indicadas, hablan por sí solas del importante tráfico absorbido a las empresas ferroviarias.-

4) Puesto de manifiesto el tráfico de las empresas ferroviarias, y observado en sus gráficos las variaciones que éstas han experimentado en sus distintos renglones, ^{Nº 2 a N} así como la importancia de las cifras parciales del transporte camionero; considero, -para que haya unidad de criterio en la comparación de sus índices- que corresponde comparar ahora, los resultados económicos-financieros de cada una de éstas empresas ferroviarias, en el período que vengo considerando.-Para ello es necesario partir del ejercicio 1928/29, a fin de permitirnos comparar la situación del país, con el de éstas empresas, ya que, como se ha manifestado: 1928/29 ha sido también un año normal en la explotación de las empresas ferroviarias, porque les ha permitido hacer frente, sin tropiezos, no sólo para cubrir holgadamente los gastos normales de su explotación comercial y sus reservas de renovación; sino que también han podido pagar los servicios de intereses de todas las series de acciones preferidas y obligaciones, y aún repartir dividendos razonables a sus acciones ordinarias, como se tendrá oportunidad de ver.-

En los cuadros que seguirán, he considerado más conveniente reflejar los números absolutos en índices, porque ellos dan mejor la impresión de la diferencia cuantitativa de los resultados, gastos y remanentes de la explotación

ferroviaria y nos permite, por comparación de sus gráficos, si ellos siguen o no el mismo ritmo de la situación económica nacional e internacional, es decir, que nos han de revelar los momentos de depresión económica: 1931 a 1934; así como el de recuperación paulatina que culmina en 1936/37, para luego observar si también en ellas se inicia la tendencia regresiva.- Veámos pues, cuál ha sido esta situación económica y financiera en cada una de estas empresas de capitán privado, dejando constancia que se toman del trabajo que, como Jefe de Trabajos Prácticos, hice para el Instituto de Economía de los Transportes.

a) PRODUCTOS

Los índices que se indican a continuación nos muestran que sólo en los ejercicios 1929/30 y 1936/37, sus cifras se han acercado al producido del año base: 1928/29 -que es el año de mejores resultados-, porque le han permitido cubrir todas sus obligaciones y repartir un dividendo a sus acciones ordinarias.- Los productos de esos ejercicios son una consecuencia del transporte de un mayor volumen de tráfico -aunque en algunos rubros-, como el de mercaderías generales no se ha seguido el mismo ritmo de depresión e de recuperación económica en general, sino que las pérdidas de tan gran porcentaje de este tráfico -en la mayor parte de las empresas-, tiene origen en otras causas, las que se tratará de ir analizando más adelante.-

Los números índices que se han elaborado -que se indican a continuación-, son la relación entre los resultados del año base con el de cada uno de los demás ejercicios según las cifras de las memorias anuales de cada empresa.- En estos índices puede observarse que sus oscilaciones siguen el mismo ritmo de los demás sobre la producción y consumo na-

cionales; lo que no podía ser de otra manera, ya que el tráfico es una consecuencia de la mayor o menor producción en el país.- Los índices indicados son los siguientes:

FERROCARRILES	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	Numeros índices de los productos									
Central Argentino	100.-	81.2	78.7	80.8	68.4	62.3	69.2	67.4	85.7	65.4
Sud y Administradas	100.-	92.5	86.9	80.8	80.8	80.3	85.8	76.6	84.1	83.3
Pacifico y Administr.	100.-	86.-	77.4	70.9	63.8	64.-	68.3	71.5	79.1	70.8
Oeste	100.-	83.-	72.4	70.7	67.2	68.5	66.6	66.9	70.8	63.3
Rosario P. Belgrano	100.-	80.8	86.7	88.7	73.2	79.8	73.3	65.1	91.-	65.3
TOTAL TROCHA ANCHA	100.-	86.2	80.2	77.2	71.2	71.6	73.3	71.-	82.-	71.8
Entre Rios	100.-	92.7	84.-	72.7	50.4	52.2	61.1	54.7	62.6	69.-
Nordeste Argentino	100.-	102.-	85.5	76.4	69.4	67.2	71.6	75.8	80.7	85.5
Central Bs. Aires	100.-	82.6	83.5	68.3	62.2	65.5	65.6	63.2	84.7	67.2
TOTAL TROCHA MEDIA	100.-	92.6	88.1	72.6	58.3	59.4	64.9	62.3	72.8	72.8
Central Córdoba	100.-	81.6	81.4	68.-	57.6	60.1	61.1	60.9	67.9	-
Santa Fe	100.-	91.2	84.9	74.5	58.3	61.2	67.9	67.4	73.1	57.-
Compañía General	100.-	80.8	85.6	82.3	66.8	67.3	69.7	74.4	84.2	63.4
TOTAL TROCHA ANGOSTA	100.-	84.2	83.3	73.-	59.8	62.-	64.9	65.8	73.-	59.8
TOTAL GENERAL	100.-	86.3	81.1	76.4	68.8	69.6	71.6	69.8	80.2	66.1

En el gráfico de los números absolutos que se agrega ^{Nº 12} puede observarse mejor objetivamente cuál ha sido la variación de estos productos, así como su comparación con los gastos de explotación y también el remanente comercial (líquido de explotación) que le ha quedado a cada empresa para hacer frente a sus compromisos financieros.

b) GASTOS DE EXPLOTACION

Se observa que los gastos de explotación de cada empresa, no han seguido las mismas oscilaciones de sus productos, seguramente por las grandes dificultades que existen en que se hagan reducciones inmediatas en sus dependencias, después de un mediocre ejercicio, a causa de que esta circunstancia es constreñida por la influencia -que en la estructura administrativa- tienen sus gastos fijos y permanentes.- Este hecho ha sido una de las causas por la que, los gastos de cada ejercicio se hayan apartado poco del importe del año base: 1929- que fué el de mayores gastos del decenio que se considera, aunque de mejores resultados-, dejando así escaso líquido de explotación para cubrir sus compromisos financieros.- La diferencia en estas oscilaciones -con el año base: 1929- entre los productos y gastos de explotación se indican en el siguiente cuadro:

EJERCICIOS	Por ciento de disminución de los	
	Productos	Gastos
1928/29	-	-
1929/30	13.7	6.5
1930/31	18.9	11.4
1931/32	23.6	15.9
1932/33	31.2	19.1
1933/34	30.4	21.9
1934/35	28.4	20.5
1935/36	30.8	19.7
1936/37	19.8	14.5
1937/38	33.9	23.7

En cuanto a las variaciones de sus índices anuales por empresas y por trocha son las que se expresan a continuación:

FERROCARRILES	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	Números índices de los gastos: 66									
Central Argentino	100.-	85,5	82,4	83,8	79,9	73,4	72,9	73,4	86,2	75,4
Sud y Administrados	100.-	100,3	90,9	84,8	84,7	83,9	86,5	83,7	83,7	88,3
Pacífico y Administrado	100.-	88,8	86,3	78,4	75,1	72,1	72,6	80,5	85,5	79,5
Oeste	100.-	96,6	88,-	84,-	83,7	82,1	85,3	85,2	87,4	83,6
Rosar. a Pto. Belgrano	100.-	105,6	110,8	113,1	109,4	106,1	108,8	108,6	115,9	114,7
TOTAL TROCHA ANCHA	100.-	93,3	86,9	83,2	81,1	77,7	78,9	79,9	85,7	81,7
Entre Rios	100.-	100,5	98,1	83,4	75,2	73,2	76,6	75,6	78,1	83,8
Nordeste Argentino	100.-	102,4	94,7	85,6	79,7	77,8	80,6	80,6	81,-	84,4
Central Buenos Aires	100.-	101,4	109,3	114,4	118,2	122,2	122,9	118,8	134,8	130,1
TOTAL TROCHA MEDIA	6 100.-	101,2	99,8	90,5	85,5	84,7	87,4	86,1	90,7	93,6
Central Córdoba	100.-	96,-	90,7	80,4	76,6	74,4	73,5	72,3	74,7	-
Santa F ^e	100.-	93,4	90,8	87,2	74,3	76,-	82,2	81,8	85,7	74,1
Compañía General	100.-	102,5	104,4	100,6	87,6	88,1	91,7	97,-	96,6	93,4
TOTAL TROCHA ANGOSTA	100.-	97,2	93,6	86,6	78,3	77,7	79,8	80,2	82,4	82,3
TOTAL GENERAL	100.-	93,5	88,6	84,1	80,9	78,1	79,5	80,3	85,5	76,3

La variación de los gastos de explotación en la proporción indicada por ejercicios, tiene por causa principal a aquellos gastos que varían en relación directa con el tráfico realizado, como ser: "gastos de tracción" (locomotoras) y "gastos de movimiento" (trenes), conservación del material, etc., así como también le corresponde una proporción menor a los gastos indirectos o sea a aquellos que no son

- 51 -

directamente proporcionales a su tráfico, como los de "vía y obras" (excluido estaciones), "gastos de Tráfico" (estaciones) y "gastos de dirección" (gastos generales).-Estos gastos por falta de mayores antecedentes se los ha dividido en dos rubros: "sueldos y jornales", materiales y gastos generales, reserva de renovación y 3% de la ley 5315, según los importes siguientes:

RELACION DE LOS SUELDOS Y JORNALES A LOS GASTOS DE EXPLOTACION

FERROCARRILES	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	P o r c i e n t o s									
Central Argentino	57,8	68,3	65,1	64,1	66,3	69,4	72,0	71,9	62,9	77,9
Sud y Administrados	66,7	58,6	63,8	65,5	64,4	63,4	66,2	72,8	69,6	67,4
Pacífico y Administrad.	62,0	69,0	67,7	70,5	70,0	71,4	71,4	69,0	65,5	68,7
Oeste de Bs. Aires	69,9	66,1	71,4	71,5	69,1	69,7	69,9	76,6	70,8	72,4
Rosario a Pto. Belgrano	76,4	71,1	68,3	69,1	70,6	72,0	67,9	74,0	67,6	70,0
TOTAL TROCHA ANCHA	63,1	65,0	66,1	66,8	66,9	68,0	69,6	72,2	66,5	71,6
Entre Rios	56,4	57,4	57,6	65,4	66,5	65,2	68,5	68,2	86,4	60,5
Nordeste Argentino	55,1	54,3	59,3	59,1	60,0	61,1	64,0	63,4	65,5	59,7
Central Bs. Aires	59,1	59,0	54,4	51,0	55,8	53,6	52,5	56,7	52,5	56,9
TOTAL TROCHA MEDIA	56,4	56,8	57,4	59,9	61,7	60,6	62,5	63,6	61,9	59,3
Central Córdoba	69,2	74,1	72,6	74,2	73,0	73,0	73,2	73,2	71,5	-
Santa Fé	62,9	69,6	72,8	72,9	82,2	62,9	71,3	70,6	67,2	75,0
Compañía General	72,4	71,9	68,4	68,8	73,3	68,9	68,5	65,7	65,3	69,1
TOTAL TROCHA ANGOSTA	68,1	72,3	71,7	72,5	75,6	69,2	71,5	70,5	68,7	72,2
TOTAL GENERAL	63,5	65,7	66,4	67,3	67,8	67,7	69,4	71,4	66,5	70,8

e) LIQUIDO DE EXPLOTACION

A la diferencia entre los productos y los gastos anuales de explotación de cada empresa, se le llama producido líquido, o "líquido de la explotación comercial". Con este importe, más el de las "entradas diversas", que tienen las empresas y que se refieren a los "intereses de los capitales invertidos en empresas subsidiarias"; así como al saldo favorable de la cuenta de "intereses y descuentos" y a las transferencias de reservas, etc.etc., se forma el "líquido de la explotación financiera" con el que las empresas hacen frente (menos las pérdidas en cambios), en sus sedes centrales, al pago de sus compromisos financieros.

Los índices anuales representativos de estos líquidos de explotación, se mencionan en el siguiente cuadro, en el que podemos observar una disminución importante de este remanente de la explotación comercial ferroviaria, dado que ella alcanzó en 1938, para el conjunto de estas empresas, al 53,2% con el obtenido en 1928/29.-No obstante lo indicado, algunas empresas, como la del Ferrocarril Sud ha podido actuar, en su zona, en mejores condiciones, ya que del promedio decenal de estos líquidos de explotación, resulta que no han sido menores al 75,12% lo que significa haber éste disminuído en el promedio decenal en un 24,88%.

Las variantes de éstos índices en cada empresa, se refleja en la siguiente planilla:

LIQUIDO DE EXPLOTACION

FERROCARRILES	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	Números					Índices			
Central Argentino	71,6	70,-	71,6	42,8	60,-	61,-	54,3	84,7	43,2
Sud y Administrados	79,6	78,6	72,8	72,9	73,5	78,5	62,1	85,-	73,-
Pacífico y Administ.	79,3	56,-	52,8	36,8	44,5	58,2	50,-	63,9	50,-
Oeste	57,2	42,9	45,4	35,9	42,6	31,-	32,-	39,3	24,7
Rosario a Pto. Belgrano	48,9	45,7	57,4	26,5	47,1	27,6	9,1	58,9	1,7
TOTAL TROCHA ANCHA	73,3	66,-	64,5	50,-	58,6	61,4	52,1	74,-	50,8
Entre Rios	78,2	79,1	53,9	6,6	15,-	33,5	17,7	35,2	42,7
Nordeste Argentino	100,8	63,6	54,3	44,8	41,9	50,1	64,6	79,9	87,9
Central Buenos Aires	61,3	54,1	16,-	-1,5	1,-	0,5	0,07	27,7	-4,4
TOTAL TROCHA MEDIA	78,-	68,1	42,2	12,-	16,2	26,6	21,9	42,2	37,4
Central Córdoba	39,8	54,3	32,-	2,4	18,6	25,2	27,8	48,2	-
Santa Fé	80,4	69,8	42,1	17,2	23,4	31,3	30,8	40,8	13,2
Compañía General	34,2	45,2	43,1	22,-	22,6	22,6	26,-	57,1	-1,1
TOTAL TROCHA ANGOSTA	50,1	56,5	37,8	11,6	21,-	26,3	28,2	48,4	6,5
TOTAL GENERAL	70,8	65,-	59,7	42,7	51,1	53,1	47,1	68,7	46,8

Hemos visto que con los resultados líquidos obtenidos, la situación de la mayor parte de estas empresas, no ha sido holgada, y su causa esencial es la caída de sus productos brutos, siendo ésta una de las consecuencias directas de la mala situación económica porque ha atravesado el país, influenciada como ha estado a su vez

- 1) Por la repercusión que, en los diversos años considerados ha atravesado la situación económica mundial;
- 2) Por la gravedad, que ha tenido en estas empresas, las pérdidas en cambios, al tener que girarva sus sedes centrales: Londres y París, el producido líquido de su explotación comercial, con el que les permite afrontar su situación financiera;
- 3) Por la competencia camionera, al obligarles a disminuir en defensa de su tráfico, sus tarifas ordinarias de cargas, especialmente, según se verá en el respectivo capítulo.-

A fin de dar una idea aproximada de las variaciones experimentadas en el trabajo útil hecho por las empresas ferroviarias, se da una semblanza del mismo al relacionar su producido bruto, gastos y líquidos de explotación con las toneladas transportadas y sus tn-km. producidas (para las cargas solamente), relación que estará expresada en fracción de centavos m/n c/l por tn-km., y que nos permitirá demostrar las oscilaciones que ellos han experimentado.

Estas expresiones numéricas son las siguientes:

PARA TODOS LOS FERROCARRILES CONSIDERADOS

AÑOS	Produc- tos	Gastos	Líquido	Produc- tos	Gastos	Líquido
	En m/n por tonelada			En centavos m/n por tn-km		
1928/29	14,71	10,05	4,66	0,049	0,034	0,015
1929/30	15,49	11,47	4,02	0,053	0,039	0,014
1930/31	14,-	10,48	3,52	0,047	0,035	0,012
1931/32	13,20	9,94	3,26	0,05	0,038	0,012
1932/33	13,59	10,92	2,67	0,048	0,039	0,009
1933/34	13,25	10,16	3,09	0,044	0,034	0,01
1934/35	13,69	10,38	3,31	0,044	0,033	0,011
1935/36	13,64	10,72	2,92	0,041	0,032	0,009
1936/37	12,28	8,95	3,33	0,044	0,032	0,012
1937/38	13,87	10,94	2,93	0,046	0,036	0,01

Para llegar a estos resultados se ha tomado las tn-km. producidas, en el transporte de cargas, de las publicaciones del Instituto Económico del Transporte, las que han sido controladas con las cifras publicadas en la Estadística de la Dirección General de Ferrocarriles, coincidiendo ellas en su mayor parte.-

Ahora bien, siendo de capital importancia para las empresas ferroviarias, las diferencias en cambio que han experimentado, considero de interés poner de manifiesto estas cifras -sacada de sus memorias-, y el porcentaje que ellas representan sobre el líquido de la explotación comercial.-

DIFERENCIAS EN CAMBIO

FERROCARRILES	1928/29		1929/30		1930/31		1931/32		1932/33	
			Ed	pesos moneda nacional	Ed	pesos moneda nacional	Ed	pesos moneda nacional	Ed	pesos moneda nacional
Central Argentino	-	-	-	9.048.120	-	11.613.473	-	4.186.402	-	-
Sud	310.092	1.430.735		7.285.683		6.042.496		3.090.191		-
Pacifico	-	798.346		3.784.440		6.597.151		1.861.644		-
Oeste	164.993	876.653		2.256.988		3.708.122		461.357		-
Rosario a Puerto Belgrano	-	-		349.114		656.082		513.561		-
TOTAL TROCHA ANCHA	475.085	5.268.974		22.684.135		28.617.326		9.853.153		
\$ sobre producto liquido	6,31	4,64		22,18		28,65		12,73		
Entre Rios	37.687	363.305		1.182.584		1.148.430		415.824		
Nordeste Argentino	21.264	193.617		423.894		442.975		232.205		
Central Buenos Aires	-	-		527.644		-		-		
TOTAL TROCHA MEDIA	58.951	556.974		2.136.122		1.591.405		648.027		
\$ sobre su producto liquido	0,44	5,38		23,63		28,41		40,55		
Central Córdoba	83.222	478.415		1.866.567		1.737.343		631.786		
Santa F6	-	317.383		260.194		416.264		462.992		
Compañia General	-	-		256.523		723.168		826.144		
TOTAL TROCHA ANGOSTA	83.222	796.100		2.383.286		2.876.777		1.920.922		
\$ sobre su producto liquido	0,35	6,84		18,18		32,79		71,06		
TOTAL GENERAL	617.258	6.621.996		27.203.753		33.085.508		12.422.104		
\$ sobre su producto liquido	0,37	4,88		21,86		28,96		15,20		

DIFERENCIAS EN CAMBIO (continuación)

FERROCARRILES	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	En pesos moneda nacional de curso legal				
Central Argentino	11.509.743	14.073.316	11.695.995	15.121.407	10.481.364
Sud	10.270.019	19.885.901	15.631.529	13.734.034	14.788.908
Pacifico	7.614.057	10.491.004	8.133.397	8.577.608	7.680.832
Oeste	2.969.497	3.357.136	3.780.267	2.779.957	1.792.738
Rosario a Puerto Belgrano	169.236	-	-	-	-
TOTAL TROCHA ANCHA	32.532.552	48.007.356	39.241.188	40.223.266	34.743.842
sobre su producto liquido	35,83	50,51	48,64	34,10	44,13
Entre Rios	655.881	566.171	153.164	767.766	781.582
Nordeste Argentino	474.887	381.741	250.577	684.323	676.939
Central Buenos Aires	-	-	303.391	4.385	1.660
TOTAL TROCHA MEDIA	1.130.768	947.912	707.132	1.447.704	1.460.181
sobre su producto liquido	52,41	26,80	24,28	25,85	29,37
Central Córdoba	1.214.552	2.252.439	1.704.718	1.931.728	-
Santa Fé	631.161	-	17.903	-	-
Compañia General	837.345	259.237	-	323.318	-
TOTAL TROCHA ANGOSTA	2.683.058	2.511.676	1.722.621	2.255.046	-
sobre su producto liquido	54,96	41,10	26,29	20,04	-
TOTAL GENERAL	36.346.378	51.466.944	41.670.941	42.977.616	36.204.023
sobre su producto liquido	37,19	50,61	46,23	33,80	42,83

Como un antecedente también, de que la situación porque atraviesan nuestros ferrocarriles, no ha sido un caso particular para nuestro país, sino que ella tiene, como uno de los motivos fundamentales, la situación porque ha pasado y atraviesa el mundo, la que nos ha repercutido, como era lógico esperar, se expresan los índices de los líquidos de explotación de los principales ferrocarriles del mundo, los que han sido tomados del Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de Fer-Marzo-Abril 1938 pag.73.

PAISES	Indices obtenidos tomando la base: 1929 = 100							
	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Algeria								
Productos	104	84	73	67	64	60	63	75
Gastos	113	109	97	93	85	81	87	119
Alemania								
Productos	85	72	55	55	62	67	74	83
Gastos	91	81	67	68	74	76	78	-
América-Estados Unidos								
Productos	84	67	50	49	52	55	64	63
Gastos	87	71	53	50	54	57	65	68
Austria								
Productos	96	79	69	65	63	63	60	-
Gastos	101	90	79	73	71	71	72	-
Bélgica								
Sección Nacional								
Productos	100	87	69	66	63	62	65	76
Gastos	105	99	85	76	74	70	75	87
Compañía del Norte								
Productos	98	88	71	65	61	55	55	69
Gastos	107	94	91	74	65	62	66	79
Bulgaria								
Productos	89	94	89	87	-	86	93	109
Gastos	105	114	111	110	-	106	117	104
Dinamarca								
Productos	99	93	80	87	92	99	106	109
Gastos	102	97	91	91	95	98	102	108

Indices tomando la base 1 1929 = 100 (continuación)

P A I S E S	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
<u>España</u>								
<u>Andalucía</u>								
Productos	98	84	78	72	72	72	-	-
Gastos	98	89	89	87	83	86	-	-
<u>Madrid-Zaragoza-Alicante</u>								
Productos	97	89	89	87	86	81	-	-
Gastos	101	97	97	102	105	102	-	-
<u>Estenia</u>								
Productos	101	183	72	65	81	79	89	97
Gastos	97	95	87	81	86	92	97	107
<u>Finlandia</u>								
Productos	90	79	77	83	94	97	105	121
Gastos	97	89	91	88	90	96	101	112
<u>Francia</u>								
<u>Alsacia-Lorena</u>								
Productos	98	84	71	67	65	63	55	74
Gastos	110	110	100	94	82	77	81	111
<u>Del Este</u>								
Productos	101	97	85	78	77	72	73	88
Gastos	117	117	110	105	97	93	100	132
<u>L.P.M.</u>								
Productos	99	89	76	73	69	73	64	80
Gastos	113	107	99	95	87	83	85	117
<u>Gran Bretaña</u>								
<u>Gran Oeste</u>								
Productos	95	87	79	79	82	83	86	91
Gastos	97	90	84	83	84	85	86	90
<u>London-Midland</u>								
Productos	93	86	80	79	83	84	88	92
Gastos	96	88	85	83	85	85	88	92

Indices tomando la base 1929 = 100 (continuación)

P A I S E S		1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
<u>Grecia</u>	Productos	97	87	71	71	81	91	102	113
	Gastos	101	114	130	121	118	116	119	133
<u>Holanda</u>	Productos	97	97	77	68	62	56	52	56
	Gastos	99	98	90	84	80	74	71	70
<u>Italia</u>	Productos	92	77	57	61	58	61	73	-
	Gastos	94	82	73	73	71	70	70	-
<u>Japón</u>	Productos	88	84	82	92	100	105	115	-
	Gastos	94	88	87	93	103	108	117	-
<u>Portugal</u>	Productos	97	89	88	90	91	88	88	86
	Gastos	97	87	88	89	89	88	88	-
<u>Rumania</u>	Productos	98	82	71	70	73	73	82	94
	Gastos	90	79	60	56	61	64	68	77
<u>Turquia</u>	Productos	95	103	84	101	146	151	207	-
	Gastos	107	102	93	101	128	159	190	-
<u>Yugoeslavia</u>	Productos	99	89	74	73	74	75	77	91
	Gastos	102	95	77	74	74	78	76	78
<u>Argentina</u>	Productos	86,3	81,1	76,4	68,8	69,6	71,6	69,8	80,2
	Gastos	93,5	88,6	84,1	80,9	78,1	79,5	80,3	85,5

Las empresas ferroviarias cubren, como se ha dicho su situación financiera, agregando a sus producidos líquidos netos (deducidas las pérdidas en cambio) las "entradas diversas", representativas de intereses sobre inversiones en nuestro país en empresas subsidiarias o compañías asociadas, como por ejemplo:

a) Ferrocarril del Sud

- 1) Dock Sud de Buenos Aires
- 2) Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud
- 3) Compañía Argentina de Tierras e Industrias
- 4) Ferrocarril Midland de Buenos Aires
- 5) Compañía de Muelles y Depósitos Puerto La Plata
- 6) Compañía Ferrocarrilera de Petróleo
- 7) Edificio Oficina de Ajustes de FF.CC.

b) Ferrocarril Oeste

- 1) Ferrocarril Central Argentino-Ramales del Norte
- 2) Ferrocarril del Sud - Ramal a Brandzen
- 3) Ferrocarril Midland de Buenos Aires
- 4) Compañía Ferrocarrilera de Petróleo
- 5) Compañía Ferrocarril Sud de Buenos Aires

incluyéndose además en este rubro de "entradas diversas", que se lleva en la contabilidad de las cuentas de Londres y París -sedes centrales-, las siguientes:

- a) Saldo acreedor de las cuentas de intereses generales.
- b) Intereses sobre inversiones
- c) Crédito por depreciación de activos flotantes, etc.

Los importes totales anuales -en cada empresa- para esta cuenta, quedan reflejados en la columna N°6 de la planilla N°1 sobre "situación económica-financiera" las que se agregan en el apéndice N° 2.-

Con estos importes: 1) Líquido de explotación comercial (menos pérdidas en cambio); 2) entradas diversas; 3) más el saldo disponible -remanente del ejercicio anterior las empresas ferroviarias cubren los servicios de sus deudas, es decir, el de las obligaciones, en sus distintas ca-

tegorías, y el de sus acciones preferidas.- El total anual de estos intereses fijos, que corresponde pagar, y lo realmente pagado de los mismos, figuran en las referidas planillas del apéndice N° 2, columnas 8,- 9; 14 y 15; así como el detalle por categoría de intereses se agrega en otra planilla del mismo apéndice.

No todas las empresas han podido pagar íntegramente sus intereses fijos anuales; y algunas sólo lo han hecho para algunas categorías de obligaciones -según su prioridad- y otras no han podido hacer pago alguno.- Veámos entonces en qué proporción han pagado sus intereses fijos.

PROPORCIÓN PAGADA DE LOS INTERESES FIJOS-ACCIONES PREFERIDAS Y OBLIGACIONES

EMPRESAS	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33
	Por cientos				
Central Argentino	100	100	100	100	83,63
Sud y Administradas	100	100	100	100	100
Pacífico	100	93,86	95,58	81,50	81,50
Oeste	100	100	100	100	100
Ros.a Pto.Belgrano	100	100	100	100	100
Entre Ríos	100	100	100	54,67	54,67
Nordeste Argentino	100	100	70,35	70,35	71,69
Central Bs.Aires	100	100	100	-	-
TOTAL TROCHA MEDIA	100	100	92,18	45,99	46,34
Central Córdoba	100	63.-	77,2	77,2	-
Santa Fé	100	100	100	100	100
Compañía General	100	100	100	100	100

(continuación)

EMPRESAS	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	Por cientos				
Central Argentino	62,13	62,55	79,85	100	63,63
Sud y Administradas	100	90,29	67,67	90,29	68,11
Pacífico	81,50	87,13	87,27	87,37	87,92
Oeste	100	91,45	74,93	96,12	81,29
Ros.a Pto.Belgrano	100	-	100	100	100
Entre Ríos	54,67	54,67	54,67	54,67	54,67
Nordeste Argentino	70,35	70,85	71,51	71,36	68,30
Central Bs.Aires	-	-	32,52	32,52	32,52
TOTAL TROCHA MEDIA	45,99	45,99	53,91	54,01	52,79
Central Córdoba	13,3	53,89	53,04	53,87	-
Santa Fé	100	100	100	100	100
Compañía General	100	100	100	100	100

Una vez abonados el servicio de los intereses fijos, cubiertos los pagos que figuran involucrados bajo el título de "Gastos diversos" y efectuadas las remesas que han

creído conveniente -cuyo monto global por empresas- figuran en las columnas 19 y 20 de las referidas planillas del Apéndice N°2; les queda un remanente financiero; positivo o negativo, según se desprende de las sumas mencionadas en la columna N°25, de dichos estados; saldo que les ha permitido o no abonar dividendos a las acciones ordinarias, como veremos más adelante.- Ahora bien, para seguir su orden lógico en esta exposición, corresponde mencionar -a título informativo- cuál es el capital en acciones y obligaciones de cada una de estas empresas ferroviarias, y cuál es el monto del capital invertido en nuestro país según estas mismas empresas y lo fijado por la autoridad gubernativa a los efectos del art.9 y 16 de la ley 5315.- Basta para ello con mencionar estos valores al 30 de Junio 1938.

1	2	3	4	5	6	7	8
EMPRESAS	CAPITAL		EMITIDO AL		30 DE JUNIO DE		1938
	ACCIONES						
	Ordinarias	% sobre C. 8	Preferidas	% sobre C. 8	Obligaciones	% sobre C. 8	TOTAL
	En pesos moneda nacional (1)						
Central Argentino	332.167.500	40,54	168.532.769	20,55	318.832.965	38,92	819.533.234
Sud y Administradas	366.545.484	38,90	183.272.727	19,45	392.375.408	41,65	942.195.589
Pacífico y Administrados	138.886.363	24,87	112.540.909	20,16	306.920.799	54,97	558.348.071
Oeste	198.709.560	55,42	32.672.258	9,11	127.144.469	35,47	358.526.287
Rosario a Puerto Belgrano	11.363.636	13,08	11.363.636	13,03	64.521.828	73,94	87.249.091
TOTAL TROCHA ANCHA	1.047.672.513	37,88	508.182.299	18,38	1.209.795.459	43,74	2.765.630.272
Entre Rios	20.425.038	21,17	31.317.288	32,46	44.730.000	46,37	96.472.346
Nordeste Argentino	31.711.909	43,84	1.076.727	1,49	39.554.727	54,67	72.343.363
Central Buenos Aires	22.565.000	40,66	-	-	32.929.527	59,34	55.494.527
TOTAL TROCHA MEDIA	74.701.957	33,30	32.394.015	14,44	117.214.254	52,26	224.310.236
Santa Fé	45.454.545	40,09	-	-	67.923.182	59,91	113.377.727
Compañía General	22.727.273	21,86	-	-	81.246.529	78,14	103.973.802
TOTAL TROCHA ANGOSTA	68.181.818	31,37	-	-	149.169.711	68,63	217.351.529
TOTAL GENERAL	1.190.556.298	37,12	540.576.314	16,85	1.476.179.424	46,03	3.207.312.037

(1) En la conversión se ha tomado la \$ a cts 5,04 y a mfn al cambio de 0,44.

CAPITALES INVERTIDOS SEGUN LAS EMPRESAS Y FIJACION POR EL P.E.

SUS DIFERENCIAS AL 30/6/1938

FERROCARRILES	C a p i t a l i n v e r t i d o s e g u n			
	la Empresa	Diferencia en +		Diferencia en +
		ó — con el emi-	el		ó — con el inver-
	En pesos moneda	Poder Ejecutivo	tido s/empresa.	
	nacional	(1)	de e/l	
Central Argentino	905.306.709	+ 85.973.475	743.301.145	- 162.005.564
Sud y administrados	985.005.082	+ 42.811.493	892.166.978	- 122.838.892
Pacifico y administrados	530.592.727	- 7.755.344	497.984.500	- 52.608.227
Oeste	575.468.100	+ 16.941.813	357.250.323	- 38.217.777
Rosario a Pto. Belgrano	78.743.332	- 8.503.759	59.386.498	- 19.356.834
TOTAL TROCHA ANCHA	2.895.115.950	+ 129.463.678	2.540.428.461	- 344.687.489
Entre Rios	91.038.736	- 5.413.610	83.282.852	- 7.775.884
Nordeste Argentino	45.843.700	- 9.650.827	29.208.002	- 16.635.698
Central Buenos Aires				
TOTAL TROCHA MEDIA	136.902.436	- 15.064.437	112.490.854	- 24.411.582
Santa F ^e	160.122.898	+ 46.745.171	137.909.866	- 22.213.032
Compañia General	115.698.030	+ 11.724.228	90.101.259	- 25.596.771
TOTAL TROCHA ANGOSTA	275.820.928	+ 58.469.399	228.011.125	- 47.809.803
TOTAL GENERAL	3.307.839.314	+ 172.870.640	2.842.986.443	- 466.852.871

(1) Se incluye en la suma reconocida por el P.E. al 30/6/1937 lo invertido según la empresa en el ejercicio 1937/38.-

De acuerdo con las disposiciones contenidas en la ley 5315, art. 9° que dice:

"Las tarifas de pasajeros y de cargas, serán intervenidas por el P.E., cuando el promedio del producto bruto de la línea en tres años seguidos exceda del 17% del capital, en acciones y obligaciones, reconocido por el P.E. y siempre que los gastos no excedan del 60% de las entradas.
".....- A estos efectos, el capital fijado por el P.E. al abrirse la línea al servicio público, y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo.", y por el artículo 16 que expresa:

"La Nación se reserva el derecho de expropiar en cualquier tiempo las obras concedidas, por el monto del capital reconocido, aumentado en un 20%";

las empresas ferroviarias llevan su cuenta de capital invertido en el país, el que es controlado por intermedio de la Dirección General de Ferrocarriles, y de acuerdo con sus observaciones o nó, es reconocido por el P.E.-Es por esto que las cifras insertadas en el país, provenientes de sus acciones y obligaciones, difieren según se las tome, de lo considerado como tal -sea por las empresas ferroviarias o por los reconocimientos hechos por el P.E., en mérito a los interesantes estudios hechos por los funcionarios que dirijieron y dirijen esa importante Repartición, y en especial, por el Sr. Ingeniero Pablo Megués cuyos conceptos de las diferencias fueron publicados en el Boletín de Obras Públicas, Noviembre-Diciembre 1916.-

Las cifras que corresponden a estos dos conceptos se indican en las planillas del apéndice N° 2, columnas 28 y 29, y la diferencia de capital, para cada empresa, en sus conceptos esenciales - al 30 de junio 1937, son las

que se indican a continuación, y que a estos efectos son tomadas del exp.17518-P-1938 en el Instituto de Economía de los Transportes de la Facultad de Ciencias Económicas proveídas por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación.

CONCEPTOS DE LAS PRINCIPALES DIFERENCIAS DEL CAPITAL INVERTIDO AL 30-6-1937

FF.CO	Concesiones gastos pre- liminares.	Quebrantos premios, gas- tos en emi- siones	Conversión de títulos	Intereses durante la construc.	Materiales en Almacenes	Intereses sobre obligaciones	Aguamientos y gastos es- peciales	otros conceptos	TOTAL
En pesos moneda nacional de curso legal									
C.A.	-	22.379.489	35.470.679	24.610.505	21.836.671	-	53.112.436	8.765.199	166.204.979
S.y Ad	1.718.182	21.242.439	-	21.480.852	33.595.231	-	17.390.595	6.773.275	102.200.570(1)
P.y Ad	-	23.926.167	15.670.230	3.566.865	-	-	5.758.466	2.284.811	51.206.535(2)
Oeste	-	13.067.366	-	479.617	7.493.433	-	13.172.731	2.568.456	32.644.691
R.P.B.	1.030.140	7.546.602	-	-	-	9.461.286	-	1.318.873	19.336.702
	2.748.322	88.162.055	51.140.909	50.167.839	62.925.335	9.461.286	89.434.228	17.573.502	371.613.476
R.R.	297.505	-	-	105.213	-	4.262.211	-	3.105.992	7.770.911
N.E.A.	-	-	-	no se fijó	el capital	por el	P.E.	-	-
C.B.A.	13.696.904	-	-	-	-	215.813	-	2.646.933	16.559.650
	13.994.409	-	-	105.213	-	4.478.024	-	5.752.925	24.330.561
S.Fé	-	13.817.200	-	5.083.330	-	-	-	2.674.330	21.524.860
C.Gral	315.209	11.995.088	-	-	-	10.265.550	-	2.951.568	25.527.415
	17.057.940	113.974.343	51.140.909	55.306.372	62.925.335	24.204.860	89.434.228	28.952.325	442.996.312
%	3,85	25,72	11,57	12,48	14,20	5,46	20,19	6,53	100

(1) B.B. y N.O. mñ 17.262.087 y Ensenada y Costa Sud mñ 213.006,59

(2) Gran Oeste Arg. mñ 15.685.623,72 y Villa María a Rufino mñ 133.331,86 Cr.

Estas partidas observadas por el P.E. y aconsejadas por las Oficinas Técnicas, tienen por base disposiciones de la ley 5315, especialmente el contenido del artº 4º de su decreto reglamentario que dice: ".....no se reconocerá como parte del capital en acciones y obligaciones sino las emitidas para obtener un capital efectivo, o para la adquisición de bienes, obras o líneas pertenecientes a otras empresas, debiendo ser excluidas de ese rubro las partidas no autorizadas por el P.E. correspondientes a la explotación y a las emisiones y a las emisiones que no respondan a valores reales."

Lo indicado significa decir, que a su juicio, el P.E. sólo reconocerá como parte del capital en acciones y obligaciones, aquellas emitidas, con las que se hubiera obtenido un capital efectivo para ser materializado en el país, es decir, a fin de ser invertidos en obras de carácter permanente o inmovilizadas, y en líneas que constituyan el sistema motivo de la concesión, o en inversiones de líneas pertenecientes a otras empresas, que en su conjunto formen un sólo sistema explotado, no reconociéndose, de otra manera, las emisiones que no respondan a valores reales.

Siendo las concesiones ferroviarias de carácter perpétuo o sea a 99 años constantes, éstas están autorizadas para obtener una utilidad de su capital invertido hasta el 6,8 %, dentro de las prescripciones expuestas en el art.9º de la ley 5315; y conservan el patrimonio de su capital, -el que no se amortiza-; y de ahí el celo del P.E. en que éste, sea realmente invertido, por si llegara el caso de aplicación del art.16º de la referida ley 5315.

Como profesional considero que las observaciones hechas por las oficinas técnicas de la Dirección

General de Ferrocarriles se encuadran -en esta materia- dentro de las prescripciones contables; pero no obstante ello, dejaría de ser sincero conmigo mismo si en este estudio no expresara ^{mi} duda, en la interpretación contable, económica y financiera que se ha dado a uno de los rubros de estos rechazos.- Me refiero a los intereses durante el período de construcción.-

Estudiosos como el Sr. Ing. Pablo Hugués y el Sr. Celestino Corti han emitido su autorizada opinión oficial en estudios publicados en el Boletín de Obras Públicas -Octubre-Noviembre 1916, pág. 258 y en las "Investigaciones sobre algunos problemas ferroviarios" pág. 323 y siguientes respectivamente, quienes han estado contentos en no considerar esos intereses como capital de la ley 5315.- Parecería ilógico no tener por definitivamente consagradas estas normas, pero no procedería, como digo, honestamente conmigo mismo, si no expusiera esta duda de mi espíritu, en su interpretación contable.

A estos fines considero que no debe dejarse de lado las argumentaciones que se hubieran hecho en otros países sobre este punto, como tampoco las resoluciones de la Interstate Commerce Commission, en su clasificación uniforme de cuentas, aún cuando a estos efectos -en la debida aplicación de la ley 5315, parecieran exóticas o no tener similitud de aplicación en nuestro país; debido sobre todo a que nuestra ley cristalizó,² en su momento, la anarquía reinante en las concesiones y marcó rumbos a la política ferroviaria argentina, con sus concesiones a perpetuidad, fijándoles las utilidades máximas a que ellas tenían derecho.- Por lo tanto, en esta interpretación, haré su análisis mencionando también su concepto en las diversas legis-

laciones de otros países, así como dentro de las disposiciones de la ley 5315, por la similitud que de esa comparación pudiera surgir.-

Interpretando pues las legislaciones de otros países dire que: Ed.Folliet, en la pág.238 de su obra "Le bilan", al tratar los "intereses intercalarios" (banzi-
cen) expresa: ".....a menudo se encuentran en los es-
tatutos de las empresas, que necesitan un período largo
de preparación, una cláusula en virtud de la cual sus
accionistas tendrán, durante este período, un interés
fijo sobre el monto de sus inversiones.- Estas sumas así
distribuidas, en ausencia de beneficios, son forzosamente
tomadas de su capital (menos los intereses que la referi-
da empresa pueda recibir de los bancos donde dichas sumas
están depositadas), siendo por lo tanto difícil conside-
rar a estos dividendos como ficticios....."

Ms.Folliet agrega: "la mayor parte de los Códigos contienen una excepción a la regla de distribución de dividendos, para el período de preparación de la empresa, y reconocen a las Sociedades Anónimas el derecho de proveer en los Estatutos que un interés será abonado anualmente hasta el momento de su explotación normal.- Estos son los intereses intercalarios....."

A estos efectos el Código de Comercio Italiano en su art.181 es muy explícito, manifestando: "No se pagarán dividendos a los socios sino en virtud de los beneficios realmente obtenidos con arreglo al balance aprobado.

"Ni en las escrituras constitutivas ni en los estatutos, ni en otros documentos podrán las sociedades anónimas establecer intereses en favor de sus accionistas."

"Podrán establecer, con todo, expresamente tales intereses deduciéndolos del capital en aquellas compañías industriales para la constitución de cuyo objeto social sería necesario espacio de tiempo, pero no se abonarán por más de tres años, ni podrán exceder del 5%.-En el caso de que se trata, el importe de los intereses que haya de abonarse, se comprenderán en los gastos de instalación y se repartirá con ellos a cargo de los balances que lleguen a tener dividendos positivos".-

Por otra parte, el Código de las Obligaciones de Francia en su art.630 apart.2, expresa que los intereses intercalarios no son permitidos más que en las sociedades industriales y sólo si se necesita un cierto tiempo para constituir el objeto social, es decir durante la preparación de la empresa y hasta el comienzo de la explotación normal.-

En cambio la jurisprudencia alemana considera al accionista como un acreedor de la sociedad durante el período de preparación, por lo que éstas no podrán oponerle una decisión de no pagar los intereses intercalarios convenidos.- Así el art.217 del Código de Comercio alemán dice: "No podrá pactarse ni abonarse a los accionistas un tipo fijo de interés, sino tan sólo repartirse entre ellos lo que según el balance anual resulte como beneficio neto.-"

"Podrá, sin embargo, pactarse el abono a los accionistas de un tipo fijo de interés, durante el tiempo que se indique en el contrato social - como necesario para los preparativos de la empresa hasta entrar en el pleno ejercicio del negocio."

En el art.4° de la ley Federal Suiza sobre construcciones de ferrocarriles del 27 de marzo de 1896,

en su tercer apartado dice: ".....se agregarán a los
"gastos de establecimiento los gastos de organización y
"administración y los intereses ocasionados durante el pe-
"ríodo de construcción para el establecimiento e instala-
"ción de la línea.....-La tasa de interés a pagar a
"la cuenta de construcción no puede sobrepasar del interés
del capital empleado en este caso particular....."

En la sección 355 de la clasificación uniforme de cuentas para compañías eléctricas prescripta por la Comisión de los Servicios Públicos del Estado de Nueva York-Diciembre de 1923 y la enmienda del 19/5/1927, manifiesta lo siguiente sobre los intereses durante la construcción:.....
"cuando se vendan bonos, pagarés u otras obligaciones, o
"se incurra en cualquier deuda que devengue interés, por
"motivo de la adquisición o construcción de la planta o e-
"quipo, se incluirá en esta cuenta el interés acumulado
"sobre la parte de la deuda que representa el costo de la
"propiedad imputable a cuentas del capital fijo (menos el
"interés, si es que lo hubiere, sobre saldo no usados), desde
"la fecha en que dichos fondos estén a disposición de la
"Compañía hasta la fecha en que se recibe la propiedad o
"la fecha en que se termina la construcción o se pone en
"servicio."

"Cuando se vendan dichas obligaciones a premio,
"se abonará a esta cuenta la proporción del premio que co-
"rresponde al período entre la fecha de la emisión de las
"obligaciones y la fecha en que la propiedad adquirida o la
"mejora entra en servicio.-"

"Esta cuenta incluirá la proporción del descuent
"to y gastos sobre obligaciones consolidadas emitidas para
"propósitos de construcción que corresponde equitativamente

"al período entre la fecha de la emisión de las obligaciones y la fecha en que la propiedad adquirida o la mejora está lista para el servicio a que está destinada.- La proporción del descuento y gasto imputable por este concepto se determinará de acuerdo con la razón entre el período de la construcción y el término de las obligaciones emitidas

"Esta cuenta también incluirá cargos razonables por interés durante el período de construcción sobre los propios fondos de las Compañías, usados transitoriamente para propósitos de construcción.-

"Cuando cualquiera de los desembolsos arriba enumerados pueda cargarse directamente a la cuenta que corresponda, debe cargarse a sí y no a esta cuenta (Véase al respecto: Cuenta del capital fijo.- Instrucciones generales y definiciones.-Sección 2, pág.30)"

A su vez la Comisión especial designada por la Intendencia Municipal de Buenos Aires para el estudio de la organización y coordinación de los transportes colectivos, acepta para las concesiones a término que se involucren en su capital: "no sólo el valor de los bienes económicos afectados, sino también todos los correspondientes al activo ficticio, entre los cuales cabe destacar en primer término los intereses intercalarios....." y para las concesiones a perpetuidad considera al capital: "el valor de la cuenta capital de las empresas, que no es otra cosa que el conjunto de los valores de los bienes económicos, (tanto corpóreos como incorpóreos), afectados a la explotación de la industria sobre el cual se reconoce a la empresa el derecho de obtener una cierta utilidad, con lo que debe pagar los intereses de las obligaciones y otros créditos del pasivo, así como amortizar todo lo que se llama el activo ficticio.....".-

En resumen puede decirse que en todas las legislaciones se acepta la inclusión de los intereses durante el período de construcción al capital invertido de la empresa, aún cuando, luego se vaya eliminando proporcionalmente por la cuenta de sus resultados en muchos o pocos ejercicios.- Se dirá que esta situación es aplicable en empresas cuyas concesiones son a término y distintas a las disposiciones que rigen para las empresas ferroviarias en nuestro país, razón por la que correspondería analizar si dentro de la ley 5315 cabría una aplicación similar a la de la legislación extranjera.-

A estos efectos sabemos que dentro de la ley 5315 sólo debe reconocerse como capital invertido de las empresas ferroviarias la parte de las sumas de su capital en acciones y obligaciones que se invirtieron o se materializaron en la construcción de la línea al abrirse ésta al servicio público, significando con ello reconocerse lo que de ella tengan un valor efectivo.-

El legislador no ha especificado en la discusión de la ley lo que entendía por valor efectivo, ni las normas de criterio a que ha debido ajustarse el P.R. para fijar el capital de las líneas ferroviarias; sino que éste ha procedido de acuerdo a normas que le son privativas (según el art. 86 inciso 12 de nuestra Carta Fundamental), interpretando los cargos a capital invertido como una consecuencia del estudio de la ley y voluntad del legislador que le hayan aconsejado sus oficinas técnicas.- De acuerdo a ello, estas oficinas técnicas han considerado que los intereses durante el período de construcción no puede decirse que sean gastos por cuenta capital, porque no son sumas realmente invertidas en instalaciones de las empresas

o valores efectivos que acrediten la capacidad productiva de las mismas.-

Consideradas así las cosas no sería posible aceptar al capital invertido estos intereses, los cuales corresponderían netamente al producto líquido de la línea a amortizarse en la forma y tiempo que la empresa lo considerara oportuno, pero considero que se debe tener en cuenta, que para toda construcción de una línea ferroviaria, es necesario obtener ingentes capitales, ya sea por la suscripción de acciones o recurriendo al préstamo, emitiendo a estos efectos un número de obligaciones, si aquellas no alcanzaran a cubrir las inversiones que demandara su construcción.- Lógicamente, a los tomadores de estas obligaciones, debe abonárseles el interés en el tiempo y condiciones estipuladas en el contrato de préstamo.-

Las adquisiciones que con este importe se hagan en "rieles, material rodante y flotante, tramos de alcantarillas, etc., etc.," y en una palabra todo lo que represente el costo de la construcción inmovilizada debe ir o no recargada de la parte alícuota de intereses que su inversión demanda, desde el momento que se considera como capital fijo hasta el término de la construcción ?.-

La suma invertida en estas adquisiciones, hasta su inmovilización, y que en forma efectiva ha sido hecha por las empresas, no sólo a su juicio está representada por el importe de sus materiales y sueldos y jornales, sino también por las inversiones de gastos generales de la construcción y en estos debería contarse la suma que le cuesta a la empresa los capitales que ha debido proveerse en préstamo para terminar su construcción, dado que cada peso $\$$ que invierte, le cuesta su valor efectivo, (materializado en la

construcción), más el interés que ella debe abonar por el mismo, sobre el que debe tener derecho, a obtener de nuestra economía, la utilidad máxima que la ley le fija hasta su eliminación definitiva por su explotación.-

En el concepto de capital invertido, considerado como efectivo e inmovilizado, siempre dentro del espíritu de la ley 5315, se hallarían sumas que en realidad no acreditan la capacidad productiva de la empresa; pero que dada la necesidad de su inversión, se acumula al capital de la construcción.- A estos efectos debe reconocerse como valor del material: tanto su costo, el seguro y su flete como el valor del transporte hasta colocarlo al pie de la obra.-

Pero qué representa el seguro de la mercadería, sino el interés que le puede producir a la empresa sobre la probabilidad de que un acontecimiento se produzca o no; en este caso, de que se pierda o se deteriore; pero a los efectos de la ley 5315 y de acuerdo al criterio sustentado, para los intereses durante la construcción, ambos casos no tendrían similitud, por lo tanto aquél concepto como éste no acrecentarían la capacidad productiva de la empresa, razón por la que no debería pesar indefinidamente aquella suma sobre la economía del país.-

También se aceptan dentro de la construcción, el importe abonado por seguro de obreros por accidentes o daños, así como también los importes abonados por inspecciones e impuestos.- Acrecientan o no estos gastos la capacidad productiva de la empresa?.- Si tenemos en cuenta que con los primeros se cubre un riesgo, el que una vez producido sería de consecuencias mayores que el importe de las primas abonadas; y que los segundos son gastos indispensable-

bles que las leyes imponen; también debería considerarse que razones financieras han obligado a las empresas ferroviarias a recurrir al crédito para poder terminar esa construcción de servicio público, la que seguramente se ha construido para reportar beneficios al estado, empresa y particulares, y en la que se ha agregado la parte alícuota de los intereses que debe abonarse a los obligacionistas.-

Además debe reconocerse que los sueldos y jornales forman parte integrante del capital fijo y por concepto de obra, así como los gastos generales que se inviertan por sus oficinas técnicas o administrativas; ya sea en libros o papeles, útiles de escritorio en general, gastos de locomoción, estampillas, comunicaciones telefónicas o telegráficas, combustible utilizado para el mayor confort del personal, hielo utilizado en verano, etc., etc., todo lo cual si bien puede ser necesaria su inversión y lógica su aceptación como parte integrante del capital invertido, cabe preguntarse si estos acrecientan en mayor grado la capacidad productiva de la empresa en relación con los intereses abonados a los prestamistas del dinero a invertir en la construcción durante el período de la preparación de la empresa hasta el momento de la explotación definitiva.-

Particularizando ahora estos conceptos para una determinada construcción, puede reconocerse que se acrecienta su capacidad productiva con inversiones como: "construcciones provisionales"; "cimbras"; "empalizadas y apuntalamiento" o "remoción y cambio de los servicios públicos existentes, etc".?

Estos son sólo gastos indispensables de capital porque son hechos a fin de que el terreno se encuentre en condiciones de poder efectuarse, sin tropiezos, las obras

pero debe reconocerse que no se agrega a estas construcciones ningún material que se inmovilice, antes bien, llegado su objeto desaparecen estos elementos y equipos de obra.- Así en la construcción de pozos para llegar a lo que debe ser el túnel, es necesario efectuar toda una construcción de madera, cabriadas y ascensores, sostén con empalizadas y apuntalamiento, así como cimbras para el arco del túnel, etc., etc., todo lo que desaparece una vez efectuada la mampostería u hormigonado, pero cada uno de esos tramos de la obra, ha tomado una parte alícuota del valor de ese material, más el empleado en la mano de obra de colocación y levante.-

Si a estas inversiones deben considerarse las como gastos inherentes del capital de la ley 5315, así como a la desviación de cañerías, puentes provisorios, remoción y reposición de pavimento, desvío de otras líneas caminos provisorios para garages y comercios, etc. etc. cómo no es posible considerar, dentro de los mismos conceptos, los intereses pagados por los préstamos de dinero, para poder efectuar o terminar todas estas construcciones o la línea de servicio público en sí misma?.- A su juicio estos gastos son también indispensables a la construcción, porqué sin ellos no habría podido pensarse en su financiación, gastos de intereses que se han incorporado provisoriamente al valor del material, equipo y mano de obra.-

Por último, si en el análisis de otros ejemplos, debe también reconocerse dentro del capital invertido de la ley 5315, el valor pagado en sentencia judicial de la cosa expropiada, en la que debe incluirse como precio, los gastos judiciales e intereses de la toma de posesión, desde la fecha de la demanda hasta la sentencia;

entonces cómo no debe reconocerse el importe de los intereses que devengan las inversiones provenientes de las obligaciones constituidas para hacer frente a la terminación de la construcción ?.- Ambos casos, a su juicio, tienen similitud de aplicación y por consiguiente debería imputarse provisoriamente al capital invertido de la ley 5315.-

Por lo tanto, de lo que se ha expuesto se considera que los intereses durante el período de construcción deben figurar en el capital invertido de la ley 5315, en forma provisoria, a fin de ir eliminándose por su cuenta de explotación durante el tiempo fijado por la misma para el goce integral de sus beneficios.-

Puesto de manifiesto cuál es el importe del capital emitido e invertido según las empresas ferroviarias (de capital privado), y los resultantes de los reconocimientos hechos por el P.R.; así como el máximo de la utilidad a que están autorizadas a sacar en nuestro país-, de la explotación de sus sistemas; corresponde ver ahora cuál es en realidad el interés obtenido por estos capitales -en el período que ha tomado-, según se tome el producto bruto o el líquido de su explotación comercial.

TROCHA ANCHA: 1.676 mm.

FERROARRIALES		1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
		Porcientos									
1) Central Argentine											
a) Capital emitido	bruto	22,18	17,20	15,93	16,23	13,87	14,01	13,87	13,50	17,09	13,02
	neto	6,90	4,72	4,42	4,52	2,70	3,78	3,81	3,58	5,26	2,67
b) Invertido Empresa	bruto	20,28	15,50	14,18	14,39	12,30	12,45	12,45	12,16	15,57	11,79
	neto	6,31	4,26	3,93	4,01	2,40	3,36	3,42	3,05	4,79	2,42
c) Invertido P.E.	bruto	23,83							14,88	18,99	14,35
	neto	8,04							3,72	5,84	2,95
2) Sud y Administrados											
a) Capital emitido	bruto	20,83	15,80	14,10	12,90	12,96	12,76	13,30	12,15	13,35	13,23
	neto	6,87	4,44	4,21	3,84	3,84	3,84	3,93	3,25	4,45	3,83
b) Invertido-Empresa	bruto	16,07	14,49	13,04	12,04	12,08	12,03	12,71	11,70	12,87	12,65
	neto	5,30	4,07	3,89	3,58	3,60	3,63	4,11	3,14	4,29	3,66
c) Invertido-P.E.	bruto	17,83							13,07	14,36	14,11
	neto	5,88							3,50	4,79	4,08
3) Pacífico y Administ.											
a) Capital emitido	bruto	20,35	16,09	14,24	13,-	11,70	11,73	12,53	13,39	14,51	13,27
	neto	6,01	4,38	3,04	2,86	1,99	2,41	3,15	2,77	3,46	2,78
b) Invertido-Empresa	bruto	20,01	16,92	14,70	13,45	12,12	12,14	12,97	13,63	15,08	13,46
	neto	5,91	4,38	3,14	2,96	2,07	2,50	3,26	2,82	3,60	2,81
c) Invertido-P.E.	bruto	22,00							15,09	16,67	14,88
	neto	6,50							3,12	3,98	3,11
4) Oeste de Buenos Aires											
a) Capital emitido	bruto	16,56	13,77	12,01	11,71	11,13	11,34	11,17	11,21	11,88	10,67
	neto	5,71	3,27	2,45	2,59	2,05	2,43	1,79	1,83	2,27	1,43
b) Invertido-Empresa	bruto	13,98	13,23	11,52	11,47	10,93	11,16	10,84	10,86	11,39	10,19
	neto	5,51	3,14	2,35	2,54	2,02	2,39	1,74	1,79	2,18	1,37
c) Invertido-P.E.	bruto	17,61							11,90	12,68	11,34
	neto	6,07							1,96	2,43	1,52

Trocha ancha (continuación)

FERROCARRILES

1928/29 | 1929/30 | 1930/31 | 1931/32 | 1932/33 | 1933/34 | 1934/35 | 1935/36 | 1936/37 | 1937/38

Por cientos

		1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
5) Rosario a Puerto Belgrano											
a) Emitido	bruto	7,68	6,21	6,66	6,84	5,64	6,14	5,65	5,02	7,01	5,07
	neto	5,22	1,64	1,87	1,93	0,89	1,59	0,93	0,30	1,98	0,06
b) Invertido empresa	bruto	8,86	7,05	7,64	7,79	6,42	6,98	6,32	5,61	7,83	5,62
	neto	3,71	1,86	2,14	2,20	1,01	1,80	1,04	0,34	2,21	0,07
c) Invertido P.E.	bruto	11,85							7,43	10,38	7,45
	neto	4,96							0,46	2,94	0,09
6) Total trocha ancha											
a) Emitido	bruto	20,02	15,67	14,15	13,54	12,47	12,52	12,79	12,45	14,30	12,59
	neto	6,59	4,26	3,72	3,68	2,80	3,27	3,42	2,92	4,12	2,85
b) Invertido empresa	bruto	17,86	14,88	13,37	12,75	11,86	11,94	12,26	11,94	13,80	12,02
	neto	5,70	4,04	3,52	3,43	2,66	3,12	3,28	2,80	3,98	2,72
c) Invertido P.E.	bruto	20,65							13,71	25,86	13,81
	neto	6,59							3,21	4,57	3,12

TROCHA MEDIA 1,435 mm

1) Entre Rios											
a) Emitido	bruto	18,44	17,60	17,11	13,33	9,25	9,57	11,19	10,03	11,47	12,62
	neto	6,65	5,40	5,23	3,56	0,44	0,99	2,21	1,17	2,33	2,82
b) Invertido empresa	bruto	20,39	18,39	17,84	14,07	9,75	10,06	11,73	10,53	11,92	13,39
	neto	7,42	5,64	5,55	3,76	0,46	1,04	2,32	1,23	2,42	2,99
c) Invertido P.E.	bruto	22,56							11,50	13,02	14,64
	neto	8,14							1,34	2,64	3,27
2) Nordeste Argentino											
a) emitido	bruto	13,14	13,41	11,24	10,04	9,13	8,84	9,41	9,81	10,44	11,07
	neto	3,87	3,91	2,46	2,11	1,74	1,62	1,94	2,46	3,05	3,36
b) Invertido empresa	bruto	12,99	13,11	10,87	9,65	8,75	8,46	8,63	9,49	10,08	10,67
	neto	3,83	3,82	2,38	2,02	1,66	1,55	1,78	2,38	2,94	3,24
c) Invertido P.E.	bruto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	neto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3) Central Buenos Aires											
a) emitido	bruto	15,58	13,08	13,30	10,89	9,91	10,46	10,45	10,08	13,49	10,71
	neto	6,85	4,55	4,09	1,19	(0,11)	0,07	0,05	-	2,07	0,33

Trocha media (continuación)

Ferrocarriles		1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
		P o r c i e n t o s									
3) C.E.A. (continuación)											
b) Invertido empresa	bruto	18,69	16,36	16,48	13,46	12,21	12,80	12,74	12,20	16,25	12,96
	neto	8,22	5,69	5,--	1,47	(0,14)	0,09	0,04	-	2,49	-0,40
c) Invertido P.E.	bruto	28,55							19,10	25,42	20,35
	neto	12,55							-	3,90	-0,62
4) Total trocha media											
a) Emitido	bruto	16,05	15,10	14,16	11,67	9,57	9,55	10,44	9,97	11,64	11,65
	neto	5,82	4,70	4,05	2,51	0,72	0,97	1,58	1,25	2,50	2,22
b) Invertido empresa	bruto	17,47	16,09	15,09	12,58	9,92	10,08	10,82	9,85	12,21	12,35
	neto	6,34	5,01	4,32	2,66	0,76	1,02	1,64	1,15	2,62	2,35
c) Invertido P.E.	bruto	24,25							13,95	16,21	16,12
	neto	9,58							1,65	2,96	2,26

TROCHA ANGOSTA 1.000 mm

1) Central Córdoba											
a) Emitido	bruto	17,36	14,17	14,14	11,81	10,08	10,53	10,70	10,67	11,89	-
	neto	4,45	1,77	2,41	1,42	0,10	0,85	1,61	1,25	2,16	-
b) Invertido Empresa	bruto	16,25	13,11	12,97	10,89	9,27	9,66	9,86	9,85	10,99	-
	neto	4,16	1,64	2,21	1,31	0,09	0,76	1,04	1,15	2,--	-
c) invertido P.E.	bruto	25,64							13,95	15,69	-
	neto	6,05							1,65	2,85	-
2) Santa Fé											
a) Emitido	bruto	21,65	19,74	18,40	16,17	12,68	13,51	14,82	14,75	15,99	12,02
	neto	6,09	4,90	4,26	2,58	1,05	1,44	1,92	1,90	2,52	0,78
b) Invertido Empresa	bruto	16,27	14,48	13,12	11,37	8,86	9,30	13,38	10,22	11,01	8,51
	neto	4,58	3,60	3,04	1,81	0,74	1,00	1,34	1,31	1,75	0,56
c) Invertido P.E.	bruto	18,76							11,85	12,81	9,88
	neto	5,28							1,52	2,02	0,64

105

Trocha angosta (continuación)

FERROCARRILES		1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
		P o r c i e n t o s									
3) Compañía General											
a) Emitido	bruto	17,63	14,44	15,34	14,80	12,05	12,14	12,58	13,28	15,05	11,36
	neto	5,42	1,95	2,58	2,47	1,26	1,30	1,30	1,47	3,58	-0,06
b) Invertido Empresa	bruto	16,81	13,36	14,07	13,38	10,84	10,89	11,27	12,03	13,58	10,21
	neto	5,33	1,80	2,36	2,23	1,14	1,16	1,17	1,34	3,23	-0,03
c) Invertido P.E.	bruto	21,85							15,45	17,44	13,11
	neto	6,95							1,73	4,15	-0,07
4) Total trocha angosta											
a) Emitido	bruto	18,46	15,59	15,45	23,56	11,17	11,58	12,14	12,27	13,62	11,70
	neto	5,12	2,57	2,90	1,94	0,60	1,09	1,36	1,46	2,58	0,38
b) Invertido empresa	bruto	16,38	13,56	13,23	11,57	9,49	9,82	10,30	10,43	11,56	9,22
	neto	4,54	2,24	2,49	1,66	0,51	0,92	1,16	1,24	2,19	0,30
c) Invertido P.E.	bruto	21,64							13,58	15,11	11,16
	neto	6,00							1,61	2,86	0,36
TOTAL GENERAL 3 TROCHAS											
a) Emitido	bruto	19,50	15,62	14,32	13,42	12,10	12,20	12,55	12,26	14,04	12,46
	neto	6,16	4,06	3,64	3,32	2,38	2,84	3,04	2,62	3,82	2,63
b) Invertido Empresa	bruto	17,62	14,76	13,45	12,64	11,40	11,53	11,89	11,88	13,38	11,81
	neto	5,57	3,83	3,41	3,13	2,24	2,68	2,88	2,54	3,64	2,50
c) Invertido P.E.	bruto	21,25							13,92	15,77	13,69
	neto	6,71							2,97	4,28	2,87

Hemos visto en la pág. , que una vez pagados los servicios de intereses fijos, gastos diversos y reservas; a las empresas les ha quedado un remanente financiero con el que han hecho frente o no al pago de dividendos a sus acciones ordinarias.- En el cuadro que sigue, se pone de manifiesto cuáles son los ejercicios que han pagado estos dividendos y qué por ciento les ha repartido.

DIVIDENDOS PAGADOS

FERROCARRILES	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38	1938/39
	P o r c i e n t o s										
Central Argentino	7.-	5.-	1.-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sud y Administrados	8.-	6.-	1.-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pacífico y Administrados	7.-	7.-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Oeste	7.-	5.-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rosario a P. Belgrano	-	3,9	1,89	-	-	-	-	-	-	-	-
TROCHA ANCHA		5,44	0,68	-	-	-	-	-	-	-	-
Entre Rios	7.-	6.-	1,50	-	-	-	-	-	-	-	-
Nordeste Argentino	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Central Buenos Aires	7.-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TROCHA MEDIA		1,64	0,41	-	-	-	-	-	-	-	-
Central Córdoba	2.-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Santa Fé	-	6,09	3,65	2,03	1,02	1,02	-	-	-	-	-
Compañía General	-	6,09	3,65	1,02	-	-	-	-	-	-	-
TROCHA ANGOSTA		3,94	2,37	1,10	0,33	0,33	-	-	-	-	-
		5,08	0,81	0,009	0,0004	0,0004	0	-	-	-	-

C A P I T U L O III

1) COMO HAN GRAVITADO Y GRAVITAN LAS TARIFAS FERROVIARIAS EN ALGUNOS TRANSPORTES DE CARGAS-2)ALGUNOS COSTOS DE TRANSPORTES

Sin entrar al análisis de los factores en que se basan los sistemas tarifarios, para su aplicación a las distintas clases de productos, puede decirse no obstante, que uno de los que se tiene en cuenta, es el del coeficiente de transporte, o sea el valor numérico resultante entre la diferencia del coste de producción y el de la cotización, en los mercados de consumo, del producto que se considere.

La capacidad de los fletes varía entonces entre infinitos límites; pero en buena parte, la aplicación resultante de las tarifas, no está integralmente en función directa con el coeficiente de transporte, sino que está influenciada por otras distintas causas, como la competencia, la situación económica de las empresas, las zonas de producción, distancias, etc.-

Veámos, por lo tanto, qué oscilaciones han experimentado las tarifas ferroviarias, sea que ellas se hayan producido en las tarifas básicas ordinarias, en las especiales o reducidas.- La estructuración tarifaria de los ferrocarriles está dividida, para los transportes de cargas, como sigue:

- A) CARGAS
 - 1) Ordinarias
 - a) -básicas generales { Existen 8, 10, 12 y hasta 16 clases
 - b) -Básicas reducidas { Existen 4, 8 y más clases
 - 2) Especiales
 - a) -Fomento de determinadas zonas, productos, industrias, etc.
 - b) -competitivas: { a) con otros medios de transportes
 - { b) con otros ferrocarriles
 - c) -experimentales
 - d) -de transportes hechos en forma especial (combustibles, líquidos, etc.)

Las empresas ferroviarias, en defensa de sus intereses y para evitar que su tráfico sea absorbido entre ellas, en las distintas zonas de competencia que sirven, o que otros medios de transportes -en especial las que se desarrollan por los caminos- pudieran restarles tráfico, trataron aislada o conjuntamente, por todos los medios legales a su alcance, en aumentar su volumen de cargas a transportar -para obtener un mayor producido-, con rebajas en sus tarifas, las que, a estos fines, adquirieron distintas formas, sea:

- 1)-Con la aplicación -que desde 1928-, se hizo del clasificador de cargas, al rebajar -en una o más categorías-, la clasificación para distintos productos agrupados; y a la vez aumentando los mínimos del tonelaje a transportar, con lo cual se llegó a la fijación de menores fletes por tonelada;
- 2)-Con la adopción de clasificaciones más bajas, al aforarse en una consignación, productos de diversas clases que, en cada una de ellas, no cubrían sus distintos mínimos; en clases -que por el agrupamiento de la suma de los pesos efectivos de aquéllos-, cubrían o se acercaban a los nuevos mínimos aplicados;
- 3)-Adoptando iguales fletes -para puntos más alejados a los de otros de menos kilometraje-, permitiendo así ampliar la zona de afluencia de algunas estaciones, con lo que se evitaba o reducía la competencia de algunos lugares; ya que la aplicación de iguales fletes para estaciones más alejadas de los centros de consumos, beneficiarían al productor, intermediarios o comerciantes de esas zonas, al permitirles -con la diferencia de fletes-, una ventaja apreciable en el precio de colocación del producto con respecto a los puntos

más cercanos.- En esta forma, la empresa trata de atraer para sí ese tráfico, el que se transforma, desde ese momento en competitivo;

4).- A la reducción adoptada en las tarifas -desde 1936 y siguientes-, sea ya en las especiales básicas y reducidas, todo lo que les obligó a defender su tráfico, para ponerse en condiciones de soportar la competencia, entre las mismas empresas ferroviarias, y las que venían haciéndole los otros modos de transportes, a causa de que éstas adoptaron el mismo ritmo de rebajas, ampliación de clasificadores, e condiciones de aplicación de las tarifas.-

Observemos entonces en lo que sigue, cómo han variado estas tarifas en cuatro ferrocarriles de trocha ancha, ya que éstos mueven casi el 85% del tráfico ferroviario total.-

a) FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO

Para comprender mejor cómo han variado estas tarifas, y cuáles han sido las distintas formas de aplicación que ellas han tomado en sus zonas, es necesario tener presente las causas que ya se han indicado, ya que sucesivamente, y en un tiempo limitado, se han ido aprobando diversas tarifas modificatorias de aquéllas, para todas o parte de las estaciones de la línea, en sus distintas clases y ya determinados kilometrajes.- Debe tenerse presente, que no se han hecho modificaciones en forma permanente a sus tarifas ordinarias básicas, ya que ellas aún rigen y son aplicables a distintas estaciones y productos.- Estas tarifas que se han ido sucesivamente adoptando son las siguientes:

- 1) La B/179 que rige desde el 1/5/1936 al 30/6/1937;
- 2) La B/200 kilométrica, para artículos entre estaciones,

empalmes e intercambios en esta Empresa, que rigió entre el 1/11/1937 al 14/12/1938;

3) La B/211 -experimental kilométrica-, en vigencia desde el 15/12/1938 para adicionarse a las especiales B/177 A; B/197 A; B/210 A y B/210; y aplicada actualmente como mínima en la clasificación de la tarifa ordinaria;

4) La B/201 A, a aplicarse al tráfico de o/a estaciones entre Buenos Aires-Rosario y Córdoba, de la que resultan menores fletes, para iguales distancias, que la B/211.-

En los gráficos Nos. 13a 19 que se acompañan, puede observarse cuáles son las variaciones que estas tarifas han sufrido -desde 1929-, y en qué proporción disminuyeron las especiales adoptadas, en relación con aquéllas, sea en su aplicación por clases o comparativas por grupos de productos.- La variación de estas clasificaciones y mínimos adoptados fueron los siguientes:

Grupo N° 1 -para los siguientes artículos.

Aparatos de electricidad y accesorios no especificados; cigarrería, cristalería, mercería tienda, cepillos finos, hilo de algodón, hilo de lana, juguetes en cajones, queso fresco suelto, sastrería en cajones o fardos.

En el año 1929 la clasificación que regía para el transporte de estos artículos era sólo la 2a. clase con mínimos de 100 kilos; pero posteriormente este mínimo fué ampliado a 1000 kilos con la 3a. clase que son las condiciones que rigen actualmente.

Grupo N° 2-para talabartería y zapatería.

Sólo se aplicaba la clase 2a. en 1929 con mínimos de 100 kilos, ampliándose actualmente sus mínimos y clasificación como sigue:

- | | |
|------------------------------|-------------|
| 1) Para mínimos de 100 kilos | - 3a. clase |
| 2) " " " 1000 " | - 4a. " |

Grupo N° 3 - para:

Aceite no especificado en cajones, aguarrañ,
alambre forrado, almacón, café molido o en granos tostado,
confitería, fiambrería, ferretería, pinturería, baterías
de cocina, café en cajones, pinturas en latas o tarros,
yerba mate.

Para estos productos, sus mínimos y clasificación han sido -en las dos épocas consideradas- como sigue:

<u>Clasificación 1929</u>	<u>Clasificación actual</u>
Mínimo 100 kilos - 3a. clase	Mínimo 100 kilos - 4a. clase
" 1000 " - 4a. "	" 1000 " - 5a. "

Grupo N° 4 - para:

Biscochos, conservas de tomate, galletitas.

Clasificación y mínimos

<u>1929</u>	<u>1940</u>
100 kilos - 3a. clase	100 kilos - 4a. clase
1000 " - 4a. "	1000 " - 5a. "

Grupo N° 5 - para:

Dulces en cajones o latas.

Clasificación y mínimos

<u>1929</u>	<u>1940</u>
100 kilos 3a. clase	100 kilos - 4a. clase
	1000 " - 6a. "
	3000 " - 7a. "

Grupo N° 6 - para:

Aceite en tambores, caños de fierro, fierro
fundido y galvanizado, fierro en chapas o planchas, grasa
en cascotes o tambores, zinc en chapas.

Para esta división su clasificación ha sido la misma en las dos épocas consideradas, es decir:

mínimos 100 kilos - 4a. clase
" 1000 " - 6a. "
" 3000 " - 7a. "

Clase 7a. - para:

Alambre para enfardar, maderas extranjeras.

Como la anterior su clasificación no ha sufrido variantes, aún cuando se han reducido los fletes para mínimos de 5000 y 10.000 kilos en sus clases V y VI en la tarifa B/201 A:

mínimos 100 kilos	6a. clase
" 1000 "	7a. "
vagón completo	8a. "

Granos a Empalme Puerto Rosario

Para esta clase de transportes: trigo, maíz y lino, no ha variado la clasificación, pero sí la tarifa.- Para una mejor comprensión, se comparan los fletes por tn. en las dos épocas, de distintas estaciones, alejadas del punto de destino entre 18 a 34,5 km, con cuyos importes se ha construido el gráfico N° 28, donde podemos notar que estas disminuciones en los fletes está en relación con la intensidad de la competencia y proximidad al Puerto

A título informativo ^{se agrega un gráfico} y para dar una idea de lo complejo que es el problema de la competencia, y hasta donde alcanza su límite de penetración, sea que ella sea ejercida, en sus zonas, por las líneas de otras empresas ferroviarias que la atraviesan interfiriéndola; o porqué es llevada a cabo por los otros medios de transportes, a causa -en este último caso- de las distancias pequeñas en que se encuentran el mercado o el puerto de exportación -Rosario- los centros de producción del trigo, maíz y lino; que favorece al camión.-

Sólo, como he dicho, a título de ejemplo, y para el ferrocarril Central Argentino, se ha confeccionado el gráfico de la zona competitiva de afluencia ferroviaria a Puerto Rosario para estos granos, según las tarifas ac-

tualmente aplicadas, dividida a estos efectos en once secciones, que son otros tantos tramos de sus líneas, a las que han debido afectar con rebajas de tarifas, en relación a las de 1929, a fin de atenuar la competencia. Estas secciones, sus recorridos medios y sus tarifas por tn, como la resultante por tn-km son las siguientes:

TARIFAS ESPECIALES PARA LINO-TRIGO-MAIZ A EMPALME Pto. ROSARIO (5% incluido)

N°	SECCIONES	L I N O			T R I G O			M A I Z		
		Recorri do T.M.	Tarifa T.M.	Tarifa por tn-km	Recorri do T.M.	Tarifa T.M.	Tarifa por tn-km	Recorri do T.M.	Tarifa T.M.	Tarifa por tn-km
1)	Rosario-Pavón	54	2,22	0,06530	54	2,22	0,06530	54	2,19	0,06442
2)	Rosario-Santa Teresa-San Urbano	65	3,72	0,05724	65	3,56	0,05477	65	2,93	0,04508
3)	Cañada de Gomez-Maisales	81	4,28	0,05284	81	4,03	0,04976	81	3,53	0,04358
4)	Rosario-Casilda-J. Posse	107	5,98	0,05588	84	4,46	0,05310	77	3,75	0,04871
5)	Rosario-San Francisco	114	6,25	0,05482	91	4,82	0,05297	75	3,77	0,05027
6)	Santa Teresa-Otto Bemberg	127	6,65	0,05236	127	6,11	0,04811	127	5,27	0,04189
7)	Cañada de Gomez-San Jorge	138	6,94	0,05028	138	6,32	0,04579	138	5,35	0,03876
8)	Casilda-Monte Maiz	142	7,56	0,05323	112	5,59	0,04991	107	4,57	0,04271
9)	Firmat-Venado Tuerto-La Chispa	161	7,87	0,04888	161	7,18	0,04459	161	5,94	0,03689
10)	Rosario Córdoba	178	8,48	0,04764	82	4,23	0,05159	74	3,51	0,04744
11)	Las Rosas-Gintra-Las Betacas-El fortín.	284	9,82	0,05336	149	6,99	0,04691	149	5,87	0,03939
		121	6,34	0,05341	102	5,04	0,04938	99	4,24	0,04290

y en cuanto a la diferencia de fletes aplicados en 1929 y 1940 hasta 343 km. tomando, para este caso, estaciones de las distintas secciones son las que se indican a continuación, siendo a la vez los precios unitarios de las tarifas, los que se expresan en los gráficos Nos. 28 , para trigo, maíz y lino, siempre con destino a Puerto Rosario.

FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO

Tarifas para granos a Empalme Puerto Rosario-5^o incluido

ESTACIONES	Kilo- metra s	L I N O		T R I G O		M A I Z	
		1929	actual	1929	actual	1929	actual
Funes	18	3,47	2,20	2,67	2,20	2,24	1,90
Roldán	27	4,26	2,20	3,29	2,20	2,75	1,90
San Gerónimo	38	5,33	2,31	4,11	2,21	3,43	2,02
Carcarañá	50	5,87	2,88	4,52	2,75	3,78	2,50
Correa	60	6,39	3,35	4,94	3,20	4,33	2,90
G.de Gomez	73	6,93	3,97	5,34	3,79	4,47	3,42
Armstrong	93	7,73	4,92	5,95	4,69	4,99	4,22
Tortugas	114	8,54	5,92	6,57	5,56	5,50	4,99
Gral. Roca	123	8,80	6,34	6,78	5,92	5,67	5,31
Marcos Juarez	141	9,60	7,20	7,39	6,64	6,18	5,94
Leones	160	10,13	8,10	7,80	7,40	6,53	-
San Marcos	177	10,67	8,91	8,22	-	6,88	-
Monte Lefia	188	10,93	9,43	8,42	-	7,05	-
Bell Ville	198	11,19	9,90	8,63	-	7,21	-
Morrison	211	11,73	10,52	9,04	-	7,56	-
Ballesteros	226	12,-	11,24	9,24	-	7,74	-
Ramón Cárcano	239	12,26	11,59	9,45	-	7,91	-
Villa María	255	12,80	12,10	9,86	-	8,25	-
Flo Pujio	272	13,34	12,60	10,27	-	8,59	-
James Craig	290	13,60	12,85	10,48	-	8,77	-
Oliva	306	14,13	13,36	10,89	-	9,11	-
Oncativo	324	14,40	13,61	11,10	-	9,28	-
San Fredi	334	14,67	13,86	11,30	-	9,45	-
Laguna Larga	343	14,93	14,11	11,51	-	9,63	-

Además en los gráficos Nos. 30/1/32 se pone de manifiesto para trigo, maíz y lino, los fletes por tn. a sus distancias medias-desde 1929 a 1940- comparados con la cotización ponderada anual y con el costo de producción (desde 1931) pudiendo observarse cuál es la incidencia del flete ferroviario (más el transporte de la chacra a estación) y el flete presunto del transporte carretero, en el costo y cotización por tn. de estos granos.-

También en los gráficos Nos 33 al 40 se obser-

Van los números índices de rebajas -que desde 1936- ha ido aplicando esta empresa en el transporte de productos de las clases 1 a 8.- A estos fines se ha comparado los fletes de las tarifas ordinarias que regían en 1929 -a los que se ha dado valor 100- y los que correspondían a esas mismas distancias, en cada una de las especiales B/179; B/200 y B/211, haciéndose abstracción -en este caso- de la clasificación por grupos de productos.- Los porcentajes de rebajas son los siguientes:

FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO

Indices de rebajas de fletes -clases 1 a 8- comparados con los aplicados en 1929=valor 100

Kilometros	CLASE 1a.			CLASE 2a.			CLASE 3a.			CLASE 4a.		
	B/179	B/200	B/211	B/179	B/200	B/211	B/179	B/200	B/211	B/179	B/200	B/211
	1936	1937	1938	1936	1937	1938	1936	1937	1938	1936	1937	1938
10	42,06	56,54	75,17	35,31	51,55	74,13	32,10	48,77	72,23	28,58	46,43	71,43
50	71,02	73,66	77,42	70,51	70,59	76,48	69,11	69,11	74,72	67,54	67,54	74,03
75	66,57	66,57	71,34	62,66	62,66	70,15	60,77	60,77	67,91	58,82	58,82	67,06
100	61,36	61,36	66,88	56,87	56,87	65,50	54,70	54,70	62,94	52,41	52,41	61,93
150	49,87	51,89	59,72	44,08	46,84	58,04	41,22	44,89	54,91	38,25	42,11	53,69
200	37,7	42,83	52,69	30,62	37,15	50,71	27,32	35,26	47,03	23,84	32,-	45,60
250	22,65	35,69	47,14	15,97	29,52	44,94	14,-	25,67	40,83	13,52	24,06	39,25
300	10,5	29,83	42,67	4,15	23,36	40,28	3,26	21,56	35,83	3,33	17,61	34,09
350	23,74	23,84	37,89		16,83	35,31		15,03	30,48		10,76	28,61
400		18,57	33,75		11,15	31,-		9,36	25,84		24,83	23,83
450		13,95	30,13		6,2	27,2		4,41	21,79		19,64	19,64
500		8,53	25,84		0,3	22,7			16,98			14,75
550		3,6	21,93			18,7			12,61			10,23
600			18,33			14,9			8,57			6,11
650						10,3			3,60			1,01
700						7,11			0,18			

De estas cifras se observa que estas rebajas han variado, para los productos transportados y dentro de las condiciones especificadas en las tarifas especiales indicadas, entre el 7,5% y el 2,16% -según sus clases- y para distancias comprendidas entre 10 y 500 kilómetros del mercado de consumo, distancia que luego ha sido ampliada -1938 a 1940- de 500 a 700 km. a fin de poder cubrir una mayor zona de competencia.-

Ahora bien, lo dicho es entendido, que esas tarifas se aplican, siempre que no se trate de un tráfico entre Buenos Aires- Rosario a Córdoba y vice-versa y para las estaciones que se indican en la especial 201 A. y que acepten sus condiciones.- Para este tráfico las rebajas han sido más pronunciadas, ya que ha sido de aplicación particular para las mercaderías generales y a los grupos de productos de clase 1 a 8 con ampliación de sus mínimos que no figuraban en las básicas ordinarias de 1929.-

Los porcentajes representativos de las diferencias entre los flotes vigentes y los que la empresa ha aplicado en 1929 de Buenos Aires o de Rosario a estaciones pre-determinadas, figuran en las cifras siguientes y sus tarifas quedan reflejadas en los gráficos N.ºs.

PORCENTAJES QUE REPRESENTAN LAS DIFERENCIAS DE LOS FLETES VIGENTES Y LOS APLICADOS EN 1929 DESDE RETIRO A LAS ESTACIONES QUE SE INDICAN

Clasificación por grupos de productos y mínimos establecidos.-				Rosario	Casilda	Cañada de Gomez	Venado Tuerto	Marcos Juarez	Santa Fe	Bell Ville	Rafaela	San Francisco	Villa Maria	Rio IV	Córdoba
				Total de kilometraje que corresponde desde Retiro											
				316	340	372	373	440	480	496	510	525	553	617	695
Clases	Grupos	Mínimos		Porcentaje de disminución de los fletes actuales con las tarifas vigentes y las aplicadas en 1929											
2a.	2a.	100	53,2	108,4	110,6	66,8	90,2	46,6	77,32	105,3	90,4	66,5	38,3	44,9	
-	3a.	1000	81,1	142,6	144,7	100,1	119,7	112,5	104,8	134,6	122,2	92,7	59,2	67,4	
2a.	3a.	100	81,1	142,6	144,7	100,1	119,7	112,5	104,8	134,6	122,2	92,7	59,2	67,4	
-	4a.	1000	103,8	173,8	177,4	131,5	150,5	139,1	134,5	162,7	146,9	120,5	83,3	93,2	
-	-	5000	132,9	210,7	214,8	150,1	181,8	173,3	162,-	198,6	177,7	145,8	103,6	115,3	
3a.	4a.	100	70,9	129,4	132,3	93,9	109,8	100,5	96,4	120,-	106,7	84,7	53,5	61,8	
-	5a.	1000	95,4	160,2	163,6	109,5	136,-	129,1	119,4	150,-	132,6	105,9	70,6	80,3	
-	-	5000	127,9	200,7	202,7	128,9	169,7	167,3	149,8	189,5	165,8	133,3	91,9	110,4	
-	-	10000	173,5	256,-	258,2	159,2	214,6	220,7	189,8	223,6	210,1	169,7	193,-	152,4	
3a.	4a.	100	70,9	129,4	132,3	93,9	109,8	100,5	96,4	120,-	106,7	84,7	53,5	57,8	
4a.	5a.	1000	69,1	125,3	128,2	81,3	104,3	98,-	35,2	116,5	101,3	78,2	47,7	56,1	
-	-	5000	97,3	160,3	162,1	98,1	133,4	131,-	116,2	150,7	130,1	102,2	63,-	82,1	
-	-	10000	136,7	208,2	210,1	124,4	172,3	177,2	150,9	180,2	168,4	133,5	89,9	118,5	
3a.	4a.	100	70,9	129,4	132,3	93,9	109,8	100,5	96,4	120,-	106,7	84,7	53,5	57,8	
-	6a.	1000	95,4	160,2	163,6	109,5	136,-	129,1	119,4	150,-	132,6	105,9	70,6	80,3	
-	7a.	5000	127,9	200,7	202,7	128,9	169,7	167,3	149,8	189,5	165,8	133,3	91,9	110,4	
-	-	10000	173,5	256,-	258,2	159,2	214,6	220,7	189,8	223,6	210,1	169,7	193,-	152,4	
4a.	4a.	100	47,9	98,6	100,1	67,9	81,6	73,3	70,-	90,5	79,-	59,9	32,9	40,1	
6a.	6a.	1000	37,1	71,8	74,-	38,3	55,7	60,3	44,8	65,-	53,3	35,9	12,6	19,-	
7a.	7a.	3000	28,6	49,8	51,8	20,6	35,9	49,4	26,4	44,-	33,9	18,6	-	3,8	
-	-	5000	50,-	73,1	78,9	31,8	55,3	74,3	43,9	66,7	53,-	34,5	10,5	21,1	
-	-	10000	80,-	105,7	106,3	49,3	81,2	109,2	67,7	86,-	78,6	55,3	26,3	45,4	
6a.	6a.	100	20,6	31,1	32,8	12,7	18,1	20,4	10,4	29,7	23,9	11,3	-	6,8	
-	7a.	1000	28,6	49,8	51,8	20,6	35,9	49,4	26,4	44,-	33,9	18,6	-	3,8	
-	-	5000	50,-	73,1	74,3	31,8	55,3	74,3	43,9	66,7	53,-	34,5	10,5	21,1	
-	-	10000	80,-	105,-	106,3	49,3	81,2	109,2	67,-	86,4	78,6	55,3	26,3	45,4	

PORCENTAJES QUE REPRESENTAN LA DIFERENCIA ENTRE LOS FLETES VIGENTES Y LOS APLICADOS EN 1929 DE ROSARIO A LAS ESTACIONES QUE SE INDICAN

Clasificación por grupos de productos y mínimos establecidos.			Basilda	O. de Gomez	Marcos Juarez	Santa Fe	Yerudo Fuerte	Bell Ville	Rafaela	S. Francisco	Villa Maria	Rio IV	Córdoba.
			Total del kilometraje que corresponde desde Rosario										
			58	72	140	179	181	198	209	224	254	385	395
Clases	Grupos	Mínimos	Porcentajes de disminución de los fletes actuales con las tarifas vigentes y aplicadas en 1929.-										
2a.	2a.	100	5,04	235,14	166,22	125,41	120,86	131,83	122,14	117,38	104,27	65,19	86,97
-	3a.	1000	372,76	323,68	218,96	157,62	166,48	179,79	166,28	161,86	145,34	97,88	114,67
2a.	3a.	100	372,76	323,68	218,96	157,62	188,33	179,79	166,28	161,86	145,34	97,88	114,67
-	4a.	1000	441,95	383,-	263,55	184,74	233,10	221,98	207,70	201,87	182,74	127,96	152,-
-	5a.	5000	469,74	413,83	293,14	218,23	261,12	249,74	232,32	226,84	207,08	147,78	176,-
3a.	4a.	100	353,90	267,63	204,52	138,31	178,96	169,68	157,70	152,77	136,76	90,92	111,04
-	5a.	1000	377,17	330,21	229,30	166,35	202,43	192,93	178,32	173,68	157,15	107,52	131,14
-	-	5000	416,94	370,23	258,48	183,-	230,20	217,57	205,17	198,36	179,35	126,21	155,47
-	-	10000	463,93	405,50	293,33	223,43	259,55	243,23	234,52	228,92	203,33	148,59	185,53
3a.	4a.	100	353,90	304,40	204,52	138,31	188,96	169,68	157,70	152,77	136,76	90,92	111,04
-	5a.	1000	313,08	272,55	185,12	130,82	161,77	153,53	140,88	136,99	122,64	79,65	100,10
-	-	5000	366,94	307,21	210,38	145,25	185,81	174,85	164,12	158,36	141,87	95,82	121,15
-	-	10000	388,18	337,75	240,55	180,28	211,22	197,07	189,51	183,96	162,63	115,20	147,18
3a.	4a.	100	353,90	304,40	204,52	138,31	178,96	169,68	157,70	152,77	136,76	90,92	111,04
-	5a.	1000	377,17	330,21	229,30	166,35	202,43	192,93	178,32	173,68	157,15	107,52	131,61
-	-	5000	416,94	370,23	258,48	183,-	230,20	209,15	205,17	198,36	179,35	126,21	155,47
-	-	10000	463,93	405,50	293,33	223,43	259,55	243,23	234,52	227,93	203,36	148,59	185,52
4a.	4a.	100	292,92	250,20	163,65	106,52	141,46	81,82	123,03	118,38	103,61	65,28	82,69
6a.	6a.	1000	215,12	184,04	117,32	87,52	99,63	93,36	83,68	80,60	69,73	36,96	52,57
7a.	7a.	5000	174,6	147,7	88,7	74,8	74,2	68,6	60,2	57,7	48,1	19,5	33,1
-	-	5000	197,5	170,7	106,5	85,8	90,2	82,8	75,7	71,9	60,9	30,3	47,1
-	-	10000	224,5	191,-	126,5	112,3	107,1	97,6	92,6	88,9	74,8	43,2	64,4
6a.	6a.	100	199,8	167,-	101,-	67,8	84,1	78,-	70,1	66,8	56,3	26,-	39,3
-	7a.	1000	174,6	147,7	89,7	74,8	74,2	68,6	60,2	57,7	48,1	19,5	33,1
-	-	5000	197,5	170,7	106,5	85,8	90,2	82,8	75,7	71,9	60,9	30,3	47,1
7a.	7a.	10000	224,5	191,-	126,5	112,3	107,1	97,6	92,6	88,9	74,8	43,2	64,4

Estas rebajas que se han efectuado, han oscilado, con relación a los fletes actuales, entre el 40% al 450% según las distancias de Buenos Aires, o de Rosario a Córdoba.-

FERROCARRIL DEL SUD

En los gráficos Nos. 41 al 46 se indican las variaciones que han sufrido las tarifas de esta empresa.-Sus comparaciones se relacionan para igual clasificación de grupos de productos, aunque en sus distintos mínimos (100; 1000 3000 y 5000 kilos), sea diferente la clasificación de aforo. Los artículos que comprende a cada grupo de productos se indican más adelante y ellos se comparan:

A) Entre las tarifas básicas ordinarias kilométricas en vigencia en 1929, y las variaciones sufridas el 1/4/1939 en la clasificación de algunos grupos de productos para mínimos de 1000 kilos.-

B) Con la especial "C.286" modificatoria de aquella, desde el 1/7/1938 hasta el 30/6/1938, aplicable de y al distrito de Buenos Aires y la especial "C.301" en vigencia desde el 1/2/1937 hasta el 30/6/1938 aplicable de y al Distrito de La Plata; y

C) Las especiales "C.316" y "C.317" aplicables entre las estaciones, empalmes e intercambios del Ferrocarril Sud y sección Bahía Blanca y Noroeste y vice-versa, en vigencia desde el 1/7/1938 a la fecha.-

Los artículos que están comprendidos en cada grupo de productos son los siguientes:

Grupo N° 1 para:

Artículos de almacén, confitería, ferretería, fiambrería, hojalatería, imprenta, pinturería, quincallería, cocinas económicas, cortinas de junco y paja, cubiertas pa-

ra automóviles, herramientas, hojalata, papel de empapelar, vino común en cajones o damajuanas, en esqueletos, vino común en cascotes y yerba mate.-

Glasificación y mínimos

<u>1929</u>		<u>1940</u>	
100 kilos	3a. clase	100 kilos	3a. clase
5000 "	6a. "	1000 "	4a. " (desde el 1/4/39)
		5000 "	6a. "

Grupo N° 2, para:

Artículos de cigarrería, lamparera, lomillería, mercería, mimbre, peluquería, perfumería, ropería, sastrería, sports, talabartería, tienda, vidrio, zapatería, cristalería en barricas, bocoyes o en cajones.

Glasificación y mínimos

<u>1929</u>		<u>1940</u>	
100 kilos	2a. clase	100 kilos	2a. clase
5000 "	5a. "	1000 "	3a. " (desde el 1/4/39)
		5000 "	5a. "

Grupo N° 3 para:

Artículos de armería; bazar; boticas; cirugía; droguería; fantasía; física; fotografía, música; óptica; plagué; química y sedería.

Para estos artículos su clasificación y mínimos han sido iguales en las dos épocas consideradas, es decir para cada 100 kilos, la. clase.-

Grupo N° 4 para:

Artículos de caucho, ebonita, gutapercha; librería y papelería; mármol, labrado y pulido lustrado en cajones, marquesinas de hierro o madera.

La misma clasificación en las dos épocas: 100 kilos-3a. clase.-

Grupo N° 5 para

Azulejos; cables para luz eléctrica, teléfono o telégrafo; maquinarias de agricultura desarmadas, maquina-

rias de industrias desarmadas, tachos de hierro, útiles de albañilería, carros y jardineras desarmadas.

La misma clasificación en las dos épocas:

100 kilos	-	4a. clase
1000 "	-	5a. "
3000 "	-	6a. "

Grupo N° 6 para:

Baldosas comunes, mármol en chapas sin labrar ni pulir, mármol en bruto.

La misma clasificación en las dos épocas:

100 kilos	4a. clase
1000 "	5a. "
3000 "	6a. "
5000 "	8a. "



BIBLIOTECA

Grupo N° 7 para

Caños de hierro, celosías, contramarcos, puertas, persianas, semilla de alfalfa.

Para los mínimos de 100, 1000 y 3000 kilos ha regido la misma clasificación en las dos épocas, es decir, 4a. 5a. y 6a. clase respectivamente, pero se ha agregado el mínimo de 5000 kilos con la 7a. clase; aún cuando debe hacerse constar que este aforo regía:

- a) para los caños de hierro desde el 15/11/1931
- b) " celosías desde el 17/4/1931
- c) " contramarcos, puertas y persianas desde el 1/2/33
- d) " semilla de alfalfa desde el 1/8/1938.

Grupo N° 8 para:

Fruta en conserva en cajones o latas, fruta seca

La misma clasificación en las dos épocas.

100 kilos	3a. clase
1000 "	5a. "
3000 "	6a. "
5000 "	6a. "

Grupo N° 9 para

Artículos de alfarería no especificados

La misma clasificación en las dos épocas.

100 kilos 3a. clase
1000 " 5a. "
3000 " 6a. "

Grupo N° 10 para

Artes

Su clasificación no ha variado ya que se aplica

100 kilos 3a. clase
1000 " 5a. "
5000 " 6a. "

Grupo N° 11 para

Ardiñar

Como no ha variado la clasificación ésta es 3a., 5a., 6a., y 7a., para mínimos de 100, 1000, 3000 y 5000 kilos.-

Grupo N° 12 para

Kerosens en cajones, cascos o tambores

<u>1929</u>	<u>Desde el 15/11/1938</u>
100 kilos 3a. clase	100 kilos 4a. clase
1000 " 4a. "	1000 " 5a. "
3000 " 5a. "	3000 " 6a. "
5000 " 6a. "	5000 " 7a. " pero con mínimo del 81% de la carga máxima del vagón si es tanque

Grupo N° 13 para

Nafta en cajones o tambores.

<u>1929</u>	<u>Desde el 15/11/1938</u>
100 kilos 3a. clase	100 kilos 4a. clase
1000 " 4a. "	1000 " 5a. clase
3 " -	3000 " 6a. "
5000 " 5a. c "	5000 " 7a. " y con mínimo del 74% de la carga máxima del vagón si es tanque.

Grupo N° 14 para

Gas-oil en cascos o tambores

<u>1929</u>	<u>Desde el 15/11/1938</u>
100 kilos 4a. clase	100 kilos 5a. clase
1000 " 5a. "	1000 " 6a. "
3000 " 6a. "	3000 " 7a. "
5000 " 7a. "	5000 " 8a. " pero con mínimo del 86% de la carga máxima del vagón si es tanque.

Grupo N° 15 para

Grasa en cascos o tambores de hierro; grasa para lubricación de maquinaria.-

<u>1929</u>	<u>Actual</u>
100 kilos 4a. clase	100 kilos 4a. clase
1000 " 5a. "	1000 " 5a. "
3000 " 6a. "	3000 " 6a. "
500	5000 " 8a. " que rige desde el 15/11/1938

Grupo N° 16 para

Acero en barras, chapas, lingotes o planchas, acero, tirantes y vigas de; alambre tejido para cerco; cerveza; columnas de hierro; hierro en barras, chapas, lingotes o planchas; maderas de pino blanco; tea spruce, caoba, fresco, guindo, haya, palo santo, roble, rosa y otras maderas finas no especificadas; papel de imprenta; papel para embalaje y fiducero; papel en fardos prensados; caños de cemento armado; rieles usados; útiles de cirso de lona o de madera.-

No ha variado la clasificación para este grupo de productos, siendo las que rige las siguientes:

100 kilos - 4a. clase
 1000 " - 5a. "
 3000 " - 6a. "
 5000 " - 7a. " ; para el mínimo exigido para esta clasificación es de 7000 kilos por vagón y para la cerveza: 10.000 kilos.-

Grupo N° 17 para:

Loza en barricas, bocoyes o cajones, su aforo-
en las dos épocas-, es de 100 kilos, 2a. clase.

Grupo N° 18 para

Muebles usados.- Como no ha variado la clasifi-
cación, ésta se aplica:

- a) en pequeñas cantidades - 3a. clase - 100 kilos
- b) Por vagón - 5a. clase-5000 kilos; pero el mínimo exi-
jido es de 6000 kilos.

Grupo N° 19 para

Muebles nuevos.- Su clasificación en las dos
épocas:

- a) en cantidades pequeñas - 100 kilos - 2a. clase
- b) Por vagón -5000 kilos- 3a. clase, pero el mínimo exi-
jido en la carga por vagón es de 6000 kilos.

En esta clasificación por grupos de productos
hemos visto que la empresa no le ha introducido mayores va-
riantes; por lo que no ha sido un elemento que haya pesado
en las rebajas de tarifas efectuadas.- En los cuadros que si-
guen se pondrá de manifiesto, por clases, grupos de artículo
y distancias a qué porcentaje han llegado estas disminu-
ciones en los fletes, comparando la diferencia entre lo que se
aplica actualmente y lo que se aplicaba en 1929.-

FERROCARRIL DEL SUD

KILO- METROS	G R U P O U		P		10		N°		I		5000 Kilos		M I N I M O 1000 Kilos		M I N I M O 5000 Kilos		G R U P O N° 2			
	actual	% difg	actual	% difg	actual	% difg	actual	% difg	actual	% difg	actual	% difg	actual	% difg	actual	% difg	actual	% difg	actual	% difg
50	19.54	236.9	5.80	5.33	266.6	11.26	4.52	149.1	24.57	7.-	251.-	29.52	11.59	16.87	149.1	4.52	149.1	24.57	7.-	251.-
100	29.52	153.-	11.59	10.66	175.-	16.87	9.03	86.8	36.86	14.-	163.3	29.52	17.39	19.69	86.8	9.03	86.8	36.86	14.-	163.3
150	34.20	96.7	17.39	15.52	113.9	19.69	13.52	45.3	45.45	21.-	106.9	34.20	23.18	22.50	45.3	13.52	45.3	45.45	21.-	106.9
200	39.08	69.-	23.18	21.52	83.8	22.50	18.06	24.6	50.05	28.-	78.7	39.08	24.77	28.13	24.6	18.06	24.6	50.05	28.-	78.7
300	48.86	40.5	34.77	31.98	52.3	28.13	27.09	3.8	63.21	42.-	50.5	48.86	34.77	36.-	3.8	27.09	3.8	63.21	42.-	50.5
500	62.54	5.8	59.11	52.43	19.3	36.-	36.-	-	83.29	71.40	16.7	62.54	59.11	42.20	-	36.-	-	83.29	71.40	16.7
700	73.29	-	73.29	61.45	19.3	42.20	42.20	-	98.45	98.-	0.5	73.29	73.29	47.82	-	42.20	-	98.45	98.-	0.5
900	83.06	-	83.06	69.64	19.3	47.82	47.82	-	111.57	111.57	-	83.06	83.06	52.89	-	47.82	-	111.57	111.57	-
1100	91.85	-	91.85	77.01	19.3	52.89	52.89	-	123.88	123.88	-	91.85	91.85	57.38	-	52.89	-	123.88	123.88	-
1300	98.67	-	99.67	83.56	19.3	57.38	57.38	-	133.88	133.88	-	99.67	99.67	61.89	-	57.38	-	133.88	133.88	-
1500	108.49	-	107.49	90.11	19.3	61.89	61.89	-	144.38	144.38	-	107.49	107.49	-	-	61.89	-	144.38	144.38	-

FERROCARRIL DEL SUD

KILOS METROS	L		U		P		O		N° 2		
	100 KILOS		M I N I M O 1000 KILOS		M I N I M O 5000 KILOS						
	1929	actual	% dife fencia	1929	actual	% dife fencia	1929	actual	% dife fencia	1929	actual	% dife fencia
50	22.85	6.33	262.7	-	5.80	293.2	13.62	4.91	177.4		
100	34.27	12.60	172.-	-	11.59	195.7	20.43	9.81	108.3		
150	59.98	18.90	111.5	-	17.39	129.2	23.84	14.72	62.7		
200	45.70	23.20	81.3	-	24.18	97.2	27.24	19.62	38.8		
300	57.12	37.80	51.1	-	34.77	64.3	34.05	29.43	15.7		
510	73.12	64.26	13.8	-	59.11	23.7	43.59	43.28	-		
700	85.69	85.69	-	-	73.29	16.9	51.08	51.08	-		
900	97.11	97.11	-	-	83.06	16.9	57.89	57.89	-		
1100	107.39	107.39	-	-	91.85	18.9	64.02	64.02	-		
1300	116.54	116.54	-	-	99.67	16.9	69.47	69.47	-		
1500	125.67	125.67	-	-	107.49	16.9	74.92	74.92	-		

FERROCARRIL DEL SUD

METROS	1929		1929		1929		1929		1929		1929	
	actual	% dife % en dia	actual	% dife % en dia	actual	% dife % en dia	actual	% dife % en dia	actual	% dife % en dia	actual	% dife % en dia
50	19.54	266.6	16.38	233.4	4.91	233.4	13.62	4.52	201.3	11.26	4.20	168.1
100	29.32	175.9	24.58	150.68	9.81	150.68	20.43	9.03	126.2	16.87	8.10	100.8
150	34.20	113.9	28.68	94.8	14.72	94.8	23.84	13.55	75.8	19.69	13.60	56.3
200	39.08	83.8	32.77	67.2	19.62	67.2	27.24	18.06	50.8	22.50	16.80	33.9
300	48.86	52.8	40.96	39.2	29.43	39.2	34.05	27.09	25.7	28.13	22.21	26.7
510	62.54	19.3	52.43	20.3	43.59	20.3	43.59	36.20	21.1	36.20	28.52	26.7
700	73.29	19.3	61.45	20.3	51.08	20.3	51.08	42.20	21.1	42.20	33.32	26.7
900	83.06	19.3	69.64	20.3	57.89	20.3	57.89	47.82	21.1	47.82	37.76	26.7
1100	91.85	19.3	77.01	20.3	64.02	20.3	64.02	52.89	21.1	52.89	41.75	26.7
1300	99.67	19.3	83.56	20.3	69.47	20.3	69.47	57.38	21.1	57.38	45.31	28.8
1500	107.49	19.3	90.11	20.3	74.92	20.3	74.92	61.89	21.1	61.89	48.86	26.7

0 U P 0 N° 12
 Se. elase Se. elase be. elase
 M i n i m o 100 Kilos M i n i m o 1000 Kilos M i n i m o 5000 Kilos

FERROCARRIL DEL SUD

KILO METROS	4a. clase			5a. clase			6a. clase			7a. clase		
	Mínimo 100 kilos			Mínimo 1000 kilos			Mínimo 3000 kilos			Mínimo 5000 kilos		
	1929	actual	% dife Pencia	1929	actual	% dife Pencia	1929	actual	% dife Pencia	1929	actual	% dife Pencia
50	16,38	4,91	233,6	13,62	4,52	201,5	11,26	4,20	168,1	8,88	3,91	127,1
100	24,58	9,81	150,6	20,43	9,03	162,2	16,87	8,40	100,8	13,32	7,81	70,6
150	28,68	14,72	94,8	23,84	13,55	75,9	19,69	12,60	56,3	15,55	11,72	32,7
200	32,77	19,62	67,-	27,24	18,06	50,8	22,50	16,20	38,9	17,77	14,22	25,-
300	40,96	29,43	39,2	34,05	27,09	25,7	28,13	22,21	26,7	22,21	17,77	25,-
510	52,43	43,59	20,3	43,59	36,-	21,1	36,-	28,42	26,7	28,42	22,74	25,-
700	61,48	51,08	20,3	51,08	42,20	21,-	42,20	33,32	26,7	33,32	26,65	25,-
900	69,64	57,89	20,3	57,89	47,82	21,1	47,82	37,76	26,7	37,76	20,20	25,-
1100	77,01	64,02	20,3	64,02	52,89	21,-	52,89	41,75	26,7	41,75	33,40	25,-
1300	83,56	69,47	20,3	69,47	57,38	21,1	57,38	45,58	26,7	45,31	36,25	25,-
1500	90,11	74,92	20,3	74,92	61,89	21,1	61,89	48,86	26,7	48,86	39,08	25,-

Solo se ha indicado en planillas las disminuciones de cada una de las clases 1 a 8 en esos grupos, las que son aplicables a los artículos de los demás grupos, en sus respectivos aferos actuales; surjiendo de ello que, el F.C. Sud para contrarrestar la competencia, ha adoptado rebajas que han oscilado entre el 270% y 3,5 % para distancias que varían entre 50 y 500 kilometros y entre el 20% y 0,5 % en las demás distancias y según clases.

Ahora bien, si nos referimos a las tarifas que han regido para el tráfico de granos (trigo, maíz y lino), por tratarse de una carga, que en forma preponderante afluye a los puertos, y donde, -aprovechando los buenos caminos- la competencia camionera se ha hecho sentir con mayor intensidad -hasta los 150 kilometros-; esta empresa -como otras- tomaron severas medidas, por medio de sus tarifas, para contrarrestarla a fin de evitar la evasión de este tráfico, máxime, teniendo en cuenta la circunstancia, de que esta desviación del transporte ha estado favorecida, en muchos casos, a la diferencia de kilometraje apreciable a favor del camino, desde las distintas estaciones de la línea a los puertos de Mar del Plata, Quequén y Bahía Blanca.

La situación que se le planteaba al Ferrocarril del Sud, con la competencia camionera, en este tráfico de granos, por su disminución alarmante, le obligó a reaver su sistema tarifario, y a la aplicación de tarifas especiales las que en la mayoría de los casos no han seguido, -en su formación- normas fijas en sus bases; ya que nos encontramos con fletes distintos para iguales distancias, sino que ellas han ido adaptándose a la mayor o menor intensidad de la competencia en sus zonas productoras; y a compensar a la vez,

la desventaja en que se encontraban las estaciones en el kilometraje con el camión, ya que su material rodante debía recorrer una mayor distancia a los puertos.- En la planilla que se agrega se dan algunos ejemplos de estas diferencias de kilometraje, entre puntos fijos para el camión y el ferrocarril.-

Las rebajas contempladas en las tarifas para estos transportes, en sus zonas de afluencia a los Puertos de Mar del Plata, Quequén y Bah'ia Blanca, se expresan en las planillas que se acompañan y sus porcentajes quedan fijados en la expresión gráfica N°47/84.- En cuanto al importe del flete por camión a esos puntos, por tratarse de tarifas adoptadas por los centros camioneros en sus zonas, las que han sido comunicadas al departamento de trabajo provincial, se toman en cuenta a estos efectos y se indican en planilla separada y en los gráficos N°50/1/52 se refleja sus curvas, demostrando:

- a) Sus fletes y distancias respectivas en ambos sistemas;
- b) Las diferencias resultantes en favor o en contra del camión.
- c) La distancia límite en que es más conveniente (con las tarifas actuales) la adopción de uno u otro sistema de transporte, sin el análisis comparativo de sus costos de explotación;

Debemos tener en cuenta al considerar esta situación, que el transporte por ferrocarril lleva en sí mismo la desventaja, con relación al camión, de una serie de gastos, que son para el productor, independientes de la tarifa y que los podemos establecer aproximadamente como sigue

a) Gastos de transporte de chacra a estación ferroviaria.

Sin pecar de exagerado puede decirse que si estudiamos las zonas de afluencia a los puertos, podemos ver que dentro de ellas se distribuyen las estaciones ferroviarias; y que cada una de éstas tienen sus zonas lími-

tes de explotación o frentes de afluencia, distantes, según sean sus tarifas al mercado; pero que si lo reducimos a t'érminos de distancias medias, bien puede expresarse -a estos fines-, que las chacras se encuentran en un radio de círculo, de cada estación, aproximadamente dos leguas y media: 12 $\frac{1}{2}$ kilómetros.-

Por lo tanto el gasto que insurge el traslado de la producción de esta zona: chacras a estaciones- sería (según datos obtenidos del Ministerio de Agricultura de la Nación-Dirección General de Economía Rural y Estadística) de $\$$ 0,0224 promedio el kilómetro, o sea $\$$ 0,28 los 100 kilos -de chacra a estación-, es decir, $\$$ 2,80 la tonelada.- Llamemos " f_2 " a este gasto por tn-km, y que representa la tarifa del camino, designando con " y " la distancia media indicada, que resulta de relacionar el área de la zona de influencia con el número de estaciones existentes en la misma.-

b) Gastos de movimiento en estación.

Este gasto puede estar determinado en la forma siguiente:

- 1) Que el movimiento del grano se haga directamente, es decir, de culata - camión a vagón.
- 2) Que el grano se lleve a pila en el depósito o tinglado, y en este caso habrá los siguientes movimientos:
 - a) de culata - camión a pila
 - b) de pila a balanza
 - c) de balanza a vagón

Para llevar o traer de pila -con bolsas de cualquier clase de granos- y con un promedio de 55 kilos- se cobra $\$$ 0,04 por bolsa o sea un total de $\$$ 0,72 la tonelada.- Si el vagón es cargado de "pila", antes debe pasar por la balanza y para estos movimientos se acostumbra a cobrar en total $\$$ 0,07 con bolsas de 55 kilos promedio- resultando por lo tanto a $\$$ 1,26 la tn.- En cuanto al

depósito, si suponemos una demora de 15 días para la provisión de vagones, en las épocas de mayor transporte; el gasto de almacenaje estaría representado por m\$ 0,50 la tn.- Por lo tanto podemos suponer, que el conjunto de estos gastos, llegaría a sumas m\$ 1,76 la tn. y llamémosle con la letra "m".

e) Gastos de tracción en la zona portuaria.

Llegada la carga a puerto, por disposiciones de la ley de tracción N° 4925 (Art. 1° inc. a) y b)) y art. 1° de la ley N° 11.243, se fija en m\$ 0,945 la tonelada en concepto de tracción por las mercaderías que no tienen acceso a los depósitos fiscales y m\$ 1,89 la tn. por las que entran a depósito.- Llamaremos a este gasto con la letra "t".

d) Recargo del 5% de la ley 10.650 (art. 5°)

Las tarifas de los ferrocarriles -según el art. 5° de la ley- deben ser recargadas con el 5% de su importe, suma que servirá para hacer frente a la contribución patronal a la Caja de Jubilaciones.- Llamemos a este gasto con la letra "j".-

Por lo tanto, los gastos indicados, que son los resultantes para el desplazamiento de la carga, si se lleva por ferrocarril, lo que significa desde el lugar de producción - al de consumo o de exportación-; podemos representarlos.-

$$f_1 x + (f_2 y + m + t + j) = P_x$$

lo que para el productor sería en realidad lo que al él le representa en m\$ la tarifa ferroviaria; mientras que, si para el transporte se utiliza el de "puerta a puerta" en camión, siempre se ahorraría la suma representativa de estos gastos; es decir: El transporte a la estación ($f_2 y$), los gastos de movimiento a pila (m) o a vagón; la tracción

en puerto (t) y el importe resultante de la Caja de Jubilaciones (j), lo que en total se estiman -para cualquier clase de grano- en m\$ⁿ 5,14⁵ la tonelada, distribuidos como sigue:

1)-Acarreo 12½ km. a m\$ ⁿ 0,28 los 100 kilos	m\$ ⁿ 2,80
2)-Gastos de manipuleo en estación	" 1,00
	m\$ ⁿ 3,80
3)-Tracción en Puerto	" 0,945
4)-Proporción 5% de la ley 10,650 tomado a la distancia media	" 0,40
	<u>m\$ⁿ 5,14⁵</u>
	TOTAL.....

importe que representa por tn. la tarifa ferroviaria -aproximada- a una distancia de 60 km.; a lo que habría que agregar aún los gastos en el tráfico de un kilometraje equivalente a la mayor distancia ferroviaria a puerto.- Lo que se ha expresado tiene importancia particular en la zona de afluencia al Puerto Quequén, donde existen diferencias apreciables a favor del camino, como podrá verse a continuación:

ESTACION	Distancia por		Diferencia en + o - con el camino	o/o
	Ferrocarril Kilometros	Camino		
El Moro	64	56	- 8	- 12,5
Nutrias	74	60	- 14	- 18,9
El Lenguarez	63	70	+ 7	+ 10,-
L.Matiense	82	95	+ 13	+ 15,68
San Manuel	98	105	+ 7	+ 6,66
San José	75	85	+ 10	+ 11,7
La Dulce	96	55	- 41	- 42,7
Defferrari	113	85	- 28	- 24,8
Santa Marina	131	90	- 41	- 31,3
Energía	144	60	- 84	- 58,3
Lumb	124	75	- 49	- 39,5
San Cayetano	134	105	- 29	- 21,6
Dehandia	150	130	- 20	- 13,3
Cristiano Muerto	168	80	- 88	- 52,4
Alsaga	245	145	- 100	- 40,8
Orense	184	100	- 84	- 45,6
J.N.Fernandes	151	110	- 41	- 27,1
Claraz	164	115	- 49	- 29,9
Tres Arroyos	199	150	- 49	- 24,6
La Negra	175	128	- 47	- 26,8
Barrow	190	160	- 30	- 15,8
San Mayo	172	140	- 32	- 18,6
Juarez	268	160	- 108	- 40,3
Gonzalez Chaves	223	135	- 88	- 39,5
San Francisco de Bellocq	204	120	- 84	- 41,2

La diferencia por lo tanto de las tarifas aplicadas actualmente sea por ferrocarril o por camión a los puertos de Bahía Blanca, Mar del Plata y Quequén son las siguientes:

TARIFAS PARA LINO, TRIGO Y MAIZ DE ESTACIONES CERCANAS A LOS PUERTOS DE QUEQUÉN, MAR DEL PLATA Y B. BLANCA (5% incluido)

1) Puertos de Bahía Blanca

ESTACIONES	KILOMETROS	TARIFAS VIGENTES POR CADA 1000 Kg. INCLUSO TRACCION					
		L I N O		T R I G O		M A I Z	
		1929	actuales	1929	actuales	1929	actuales
Alf. San Martín	32 (6)	6,04	3,14	4,97	3,14	4,16	3,14
Algarrobo	89 (27)	8,66	3,79	6,97	3,79	6,87	3,79
Argerich	39 (10)	5,91	3,23	4,82	3,23	4,11	3,23
Asoasubi, Hilario	98	9,21	6,30	7,40	6,30	6,22	6,22
Bajo Hondo	33 (7)	5,63	2,98	4,60	2,98	3,94	2,98
Berraondo	70 (22)	8,13	5,08	6,62	5,08	5,49	5,08
Bordea	14 (2)	4,85	2,87	4,03	2,87	3,41	2,57
Cabildo	57 (16)	7,01	4,25	5,69	4,25	4,81	4,25
Calderón	24 (4)	5,08	2,73	4,17	2,73	3,59	2,73
Galvo	79	8,11	5,27	6,54	5,27	5,32	5,27
Goehrane	45 (12)	6,18	3,49	5,03	3,49	4,29	3,49
Gorti	35 (9)	5,63	2,98	4,60	2,98	3,94	2,98
Chasió	71 (23)	8,44	5,34	6,86	5,37	5,68	5,37
Coiqué	57 (16)	7,53	4,33	6,15	4,33	5,11	4,33
Dorrego	93	8,93	6,04	7,19	6,04	6,04	6,04
Dufaur	108	9,49	6,80	7,62	6,80	6,40	6,40
El Zorro	120	9,76	7,32	7,33	7,32	6,58	6,58
Estela	120	10,53	7,86	8,51	7,86	7,00	7,00
Estomba	74 (24)	7,84	5,02	6,33	5,02	5,35	5,02
Faro	118	9,76	7,32	7,83	7,32	6,58	6,58
García del Río	59 (17)	7,01	4,25	5,69	4,25	4,81	4,25
General Cerri	19 (3)	4,80	2,73	3,96	2,73	3,41	2,73
Grumbein	9 (1)	4,26	2,73	3,53	2,73	3,06	2,73

Pto. B. Blanca (continuación)

ESTACIONES	KILOMETROS	TARIFAS VIGENTES POR CADA 100 Kg. INCLUSO TRACCION					
		L I N O		T R I G O		M A I Z	
		1929	actuales	1929	actuales	1929	actuales
Guisasola, J.A.	112	m\$n	m\$n	m\$n	m\$n	m\$n	m\$n
Levalle, N.	66 (19)	9,76	7,06	7,83	7,06	6,58	6,58
Lopez Lecube	101	7,55	4,77	6,12	4,77	5,17	4,77
Luro, Pedro	103	10,23	7,04	8,28	7,04	6,81	6,81
Mascota	44 (11)	9,76	7,06	7,83	7,06	6,58	6,58
M. Buratovich	85 (25)	6,18	3,49	5,03	3,49	4,29	3,49
Médanos	50 (15)	8,38	5,53	6,76	5,53	5,70	5,33
Montes de Oca	108	6,45	3,75	5,26	3,75	4,47	3,75
Napostá	47 (14)	9,49	6,80	7,62	6,80	6,40	6,40
Nueva Roma	46 (13)	6,45	3,75	5,26	3,75	4,47	3,75
Ombucta	45 (12)	6,94	3,98	5,68	3,98	4,73	3,98
Pellicurá	92	6,18	3,49	5,03	3,49	4,29	3,49
Peralta	118	9,63	6,48	7,81	6,48	6,45	6,45
Pradere J.A.	124	9,76	7,32	7,83	7,32	6,58	6,58
Puerto Belgrano	28 (5)	10,03	7,57	8,05	7,57	6,75	6,75
Rondeau	113	5,36	2,73	4,39	2,73	3,76	2,73
Saavedra	129	10,53	7,59	8,51	7,59	7,00	7,00
Saldungaray	93	10,03	7,82	8,05	7,82	6,75	6,75
San Germán	96	8,93	6,04	7,19	6,04	6,04	6,04
San Román	68 (21)	9,93	6,75	8,04	6,75	6,62	6,62
Sierra de la Ventana	101	7,55	4,77	6,12	4,77	5,17	4,77
Soldá, Felipe	116	9,49	6,55	7,62	6,55	6,40	6,40
Teniente Origone	63 (18)	10,53	7,86	8,51	7,86	7,00	7,00
Tornquist	88 (26)	7,28	4,52	5,90	4,52	4,99	4,52
Tres Picos	67 (20)	8,66	5,79	6,97	5,79	5,87	5,79
Villa Iris	126	7,55	4,77	6,12	4,77	5,17	4,77
Viticola	34 (8)	10,83	8,42	8,75	8,42	7,19	7,19
		5,63	2,98	4,60	2,98	3,94	2,98

2) Puerto de Mar del Plata.

ESTACIONES	KILOMETROS	TARIFAS VIGENTES POR CADA 100 Kg. INCLUSO TRACCION					
		L I N O		T R I G O		M A I Z	
		1929	actuales	1929	actuales	1929	actuales
		m/n	m/n	m/n	m/n	m/n	m/n
Armas	113 (11)	9,76	6,80	7,85	6,80	6,58	6,58
Balcarce	111 (10)	9,76	6,80	7,85	6,80	6,58	6,58
Bosch	137 (13)	10,31	7,97	8,26	7,97	6,92	6,92
Calfucurá	77 (6)	8,11	4,84	6,54	4,84	5,52	4,84
Hamet	21 (2)	5,08	2,85	4,17	2,85	3,59	2,85
Cabo	31 (3)	5,63	3,05	4,60	3,05	3,94	3,05
Chapadmalal	20 (1)	4,80	2,85	3,96	2,85	3,41	2,85
Dionisia	34 (4)	5,63	3,05	4,60	3,05	3,94	3,05
Oral. Pirán	91 (7)	8,93	5,45	7,19	5,45	6,04	5,45
Jumacho	126 (12)	10,03	7,39	8,05	7,39	6,75	6,75
Los Pinos	98 (8)	9,21	5,65	7,40	5,65	6,22	5,65
Macedo	109 (9)	9,49	6,23	7,62	6,23	6,40	6,23
Malpá	138 (14)	10,31	7,97	8,26	7,97	6,92	6,92
Mehongué	67 (5)	7,55	4,44	6,12	4,44	5,17	4,44
Miramar	52 (2)	6,74	3,84	5,47	3,84	4,65	3,84
Nahuel Rucá	62 (3)	7,28	4,24	5,90	4,24	4,99	4,24
San Agustín	88 (5)	8,66	5,25	6,97	5,25	5,87	5,25
Vidal	71 (4)	7,84	4,64	6,33	4,64	5,35	4,64
Vivoratá	47 (1)	6,45	3,64	5,26	3,64	4,47	3,64
Iraizós	47 (1)	6,45	3,64	5,26	3,64	4,47	3,64

3) Puerto de Quequén.

ESTACIONES	KILOMETROS	TARIFAS VIGENTES POR CADA 100 Kg. INCLUIDO TRACCION					
		L I N O		T R I G O		M A I Z	
		1929	actuales	1929	actuales	1929	actuales
Balcarré	109 (3)	9,49	6,80	7,62	6,80	6,40	6,40
Bosch	135 (18)	10,31	7,97	8,26	7,97	6,92	6,92
Claraz	164 (22)	11,14	7,76	8,91	7,76	7,45	7,45
Cristiano Muerto	168 (23)	11,14	6,29	8,91	6,29	7,45	6,29
Defferrari	113 (14)	9,76	4,76	7,83	4,76	6,58	4,76
El Lenguaraz	63 (4)	7,28	4,24	5,90	4,24	4,99	4,24
Energía	144 (19)	10,59	5,99	8,48	5,99	7,10	5,99
Fernández J.N.	151 (21)	10,86	6,67	8,69	6,67	7,28	6,67
La Dulce	96 (10)	9,21	3,96	7,42	3,96	6,22	3,96
Lie. Matienzo	82 (8)	8,38	3,04	6,76	3,04	5,70	3,04
Lobería	51 (32)	6,74	3,64	5,47	3,64	4,65	3,64
Los Pinos	96 (4)	9,21	3,65	7,40	3,65	6,22	3,65
Lumb	124 (15 bis)	10,03	3,17	8,05	3,17	6,75	3,17
Moro	64 (5)	7,28	4,24	5,90	4,24	4,99	4,24
Napoleuff	119 (15)	9,76	6,80	7,83	6,80	6,58	6,58
Negra	175 (25)	11,41	8,47	9,12	8,47	7,63	7,63
Nutrias	74 (6)	7,84	4,64	6,33	4,64	5,35	4,64
Ochandío	150 (20)	10,59	6,76	8,48	6,76	7,10	6,76
Orense	184 (26)	11,69	7,37	9,34	7,37	7,81	7,37
Pieras	22 (1)	5,08	2,85	4,17	2,85	3,59	2,85
R. Santamarina	131 (16)	10,31	3,58	8,26	3,58	6,92	3,58
San Agustín	86 (9)	8,66	3,25	6,97	3,25	5,87	3,25
San Cayetano	134 (17)	10,31	3,66	8,26	3,66	6,92	3,66
San Fee, de Bellocq	204 (27)	12,24	8,77	9,77	8,77	8,15	8,15
San José	75 (7)	7,84	3,90	6,33	3,90	5,35	3,90
San Manuel	98 (12)	9,21	3,65	7,40	3,65	6,22	3,65
San Mayol	172 (24)	11,41	8,47	9,12	8,47	7,63	7,63
Tamangueyú	44 (2)	6,18	3,44	5,03	3,44	4,29	3,44

Las tarifas que rigen para el transporte por camión, especialmente granos, se han tomado de las constancias en los expedientes iniciados en el Departamento de Trabajo de la Provincia de Buenos Aires, extractando lo esencial de los convenios hechos entre los Centros de conductores de carros, camiones y anexos, y los patrones o casas comerciales en estos dos últimos años en diversas localidades de la Provincia.- Estas tarifas por legua -o kilómetro- que rigen se indican en el cuadro siguiente:

TARIFAS POR LEGUA APLICADA POR LOS CAMIONEROS EN ALGUNAS LOCALIDADES-SEGUN CONTRATOS REGISTRADOS.

LOCALIDADES	D I S T A N C I A S																			Otras		
	1a. 5 km.	2a. 10 km.	3a. 15 km.	4a. 20 km.	5a. 25 km.	6a. 30 km.	7a. 35 km.	8a. 40 km.	9a. 45 km.	10a. 50 km.	11a. 55 km.	12a. 60 km.	13a. 65 km.	14a. 70 km.	15a. 75 km.	16a. 80 km.	17a. 85 km.	18a. 90 km.	19a. 95 km.		20a. 100 km.	
	Importe en m/n por transporte de 100 kilos de granos																					
Gonzalez Chaves	0,20	0,30	0,35	0,40	0,45	0,50	0,55	0,60	0,65	0,70	0,75	0,80	0,84	0,88	0,92	0,95	0,98	1,01	1,04	1,07	0,03 e/legua	
Coronel Fringles	0,15	0,20	0,25	0,29	0,33	0,37	0,41	0,45	0,49	0,53												
Ranallo	0,20	0,30																			0,03 km 2500 mtr	
Hecochea-a puerto	0,20	0,30	0,35	0,40	0,45	0,50	0,55	0,60	0,65	0,70	0,75	0,80	0,84	0,88	0,92	0,95	0,98	1,01	1,04	1,07	0,03 e/legua	
" a estaciones	0,30	0,40	0,45	0,50	0,55	0,60	0,65	0,70	0,75	0,80	0,85	0,90	0,95	1,00	1,03	1,06	1,09	1,12	1,15	1,18	" "	
Baradero	0,25	0,31	0,35	0,40	0,45	0,49	0,53	0,57	0,60	0,63	0,66	0,69										
San Pedro	0,25	0,35	0,40	0,45	0,50	0,55	0,58	0,61	0,64	0,67	0,70	0,73	0,76	0,79	0,82	0,85						

y en este caso las tarifas para granos de los servicios de automotores son las siguientes:

KM.	CAMIONES	
	Necochea	Mar del Plata
	En m ³ c/1 por tonelada	
5	2,00	2,50
10	3,00	3,00
15	3,50	3,50
20	4,-	4,-
25	4,50	4,50
30	5,-	5,-
35	5,50	5,50
40	6,-	6,-
45	6,50	6,50
50	7,-	7,-
55	7,50	7,50
60	8,-	8,-
65	8,40	8,40
70	8,80	8,80
75	9,20	9,20
80	9,50	10,-
85	9,80	10,40
90	10,10	10,80
95	10,40	11,20
100	10,70	11,60
105	11,-	
110	11,30	
115	11,60	
120	11,90	
125	12,20	
130	12,50	
135	12,80	
140	13,10	
145	13,40	
150	13,70	
155	14,-	
160	14,30	
165	14,60	
170	14,90	
175	15,20	
180	15,50	
185	15,80	
190	16,10	

En las tarifas que hasta ahora hemos visto, se ha tratado de artículos y productos en lugares y zonas donde las empresas ferroviarias tienen competencia con el transporte camionero; pero veamos además, otra clase de productos, como el que se refiere al transporte del vino en la zona de Rio Negro.- La tarifa aplicada en 1929 es la especial "C.56" con los mínimos que se indicarán, los que han sido modificados por la tarifa especial "C.288/1", como sigue:

CLASIFICACION Y MINIMOS

<u>1929</u>		<u>actual</u>
100 kilos	- 3a. clase	100 kilos - 4a. clase
1000 "	- 6a. clase	1000 " - 5a. "
-	-	2000 " - 6a. "
5000 "	- 7a. clase	5000 " - 7a. "

con los importes de fletes que se indican en la planilla adjunta y se reflejan en el gráfico N°

TARIFAS ESPECIALES PARA VINO DE LA ZONA DE RIO NEGRO VIGENTES EN EL AÑO 1929 Y ACTUALMENTE (CON 5% INCLUIDO)

KMTROS.	AÑO 1929 (TARIFA ESPECIAL C.56)			ACTUALES (TARIFA ESPECIAL C.228/1)			
	100 kilos	1000 kilos	5000 kilos	100 kilos	1000 kilos	2000 kilos	5000 kilos
	Clase 3a.	Clase 6a.	Clase 7a.	Clase 4a.	Clase 5a.	Clase 6a.	Clase 7a.
50	19,54	11,26	8,88	5,80	5,33	-	4,52
100	29,32	16,87	13,32	11,59	10,66	-	9,08
150	34,20	19,69	15,55	17,39	15,99	-	13,58
200	39,08	22,50	17,77	23,18	21,32	-	17,77
250	43,97	25,32	19,99	28,98	26,65	25,32	19,99
300	48,86	28,13	22,21	34,77	31,98	28,13	22,21
400	55,69	32,07	25,32	45,69	38,82	32,07	25,32
500	62,54	36.-	28,42	52,43	43,59	36.-	28,42
600	68,40	39,39	31,09	57,34	48,67	39,39	31,09
700	73,29	42,20	33,32	61,45	51,08	42,20	33,32
800	78,17	45.-	35,53	65,54	54,48	45.-	35,53
900	83,06	47,82	37,76	69,64	57,89	47,82	37,76
1000	87,94	50,63	39,97	73,73	61,29	50,63	39,97
1100	91,85	52,89	41,75	77,01	64,02	52,89	41,75
1200	95,76	55,14	43,52	80,28	66,74	55,14	43,52
1300	99,67	57,38	45,31	83,56	69,47	57,38	45,31
1400	103,57	59,63	47,08	86,84	72,19	59,63	47,08
1500	107,49	61,89	48,86	90,11	74,92	61,89	48,86

FERROCARRIL OESTE

También para esta empresa se indica, en gráfi-
^(nos 53 a 59)
cos, las variaciones experimentadas en sus tarifas desde
1929 a la fecha, comprendiendo en cada una de sus clases
- a grupos de productos- con igual clasificación en sus disti-
tos mínimos.- Como se ha expresado para el F.C.Sud, se com-
paran:

- A) Las tarifas ordinarias básicas-kilométricas que han esta-
do en vigencia entre 1929 y el 1/5/1936.
- B) Con la tarifa especial "C.142" modificatoria de aquella
para regir desde el 1/5/1936 al 30/6/1938 de estaciones y
empalmes del F.C.Oeste a estaciones distintas de la línea.
- C) y las tarifas especiales "C.161" y N°9 que rigen desde el
1/7/ al 31/12/1938 y desde el 31/12/38 a la fecha entre es-
taciones, empalmes e intercambios de la empresa.-

La clasificación por grupos de productos es
igual a la aplicada en ambas fechas para el Ferrocarril del
Sud, con excepción del grupo N° 1 y 2, en las que -en 1929
no existían los mínimos de 5000 kilos con clases 6a. y 5a.
respectivamente como en el Ferrocarril Sud; pero que se las
ha adoptado en la clasificación actual; y además que para
el transporte de vino común en cascos y cerveza en botellas
en cajones y en canastos que el Ferrocarril Sud la tiene en
los grupos Nos. 1 y 16 respectivamente con la clasificación
en 1929 de 3a. y 6a. para 100 y 5000 kilos y 4a., 5a., 6a. y 7a.
para 100; 1000; 3000 y 5000 kilos respectivamente, el Ferro-
carril, Oeste las tenía bajo los grupos 20 y 21 en las clases
3a. y 6a, con 100 y 5000 kilos, adoptando ahora la misma
clasificación y mínimos actuales del Ferrocarril Sud.

Esta circunstancia hace que, a esta empresa

le sean aplicables los mismos % de rebaja entre la diferencia de los fletes de 1929 y 1940 que se indican a continuación

TARIFAS PARA LINO, TRIGO Y MAIZ - CON 5% INCLUIDO

per cada 1000 kilos

KMTROS	L I N O		T R I G O		M A I Z	
	1929	actua- les	1929	actua- les	1929	actua- les
50	5,99	3,91	4,66	3,91	3,74	3,74
100	8,99	7,81	7,00	7,00	5,62	5,62
150	10,48	10,48	8,27	8,17	6,55	6,55
200	11,98	11,98	9,33	9,33	7,49	7,49
250	13,47	13,47	10,50	10,50	8,42	8,42
300	14,97	14,97	11,67	11,67	9,36	9,36
350	16,17	16,17	12,60	12,60	10,10	10,10
400	17,07	17,07	13,30	13,30	10,67	10,67
450	17,97	17,97	14,00	14,00	11,22	11,22
510	19,16	19,16	14,93	14,93	11,97	11,97
550	20,07	20,07	15,63	15,63	12,54	12,54
600	20,96	20,96	16,33	16,33	13,09	13,09

Con respecto a las tarifas que se han aplicado para los granos, puede decirse que éstas sólo han experimentado rebajas en sus zonas y a distancias de 100 y 50 km. para el lino y trigo respectivamente, en la proporción siguientes:

KMTROS	L I N O			T R I G O		
	1929	actua- les	rebaja	1929	actua- les	rebaja
	FLETES		%	FLETES		%
50	5,99	3,91	53,2	4,66	3,91	19,2
100	8,99	7,81	15,1	0	-	-

En cuanto a las tarifas para el transporte de vino en la zona "Colonia Alvear Oeste" que se han aplicado en las dos épocas mencionadas, han sufrido variaciones mayores, en vista de la competencia con otra empresa ferroviaria y la de camiones, ya que la tarifa que se tenía en vigencia en 1929 era la especial "C.6h" para mínimos de 100 y 5000 kilos con clases 3a. y 7a. respectivamente; pero en la actualidad la que rige es la especial "H.1", siempre que sus fletes no sean menores que la especial N° 9 con los siguientes

mínimos y clasificación:

	100 kilos	4a. clase
1000	"	5a. "
2000	"	6a. "
5000	"	7a. "

Los fletes que le corresponde, según distancias y los porcentajes de estas disminuciones son los que se expresan a continuación:

TARIFAS ESPECIALES PARA VINO DE LA ZONA DE COLONIA ALVEAR OESTE VIGENTES EN EL AÑO 1929 Y ACTUALMENTE CON 5% INCLUIDO

KMTROS	Año 1929 (tarifa especial C. 64)		ACTUALES (Tarifa especial H. 1)			
	100 Kilos	5000 Kilos	100 Kilos	1000 Kilos	2000 Kilos	5000 Kilos
	Clase 3a.	Clase 4a.	Clase 4a.	Clase 5a.	Clase 6a.	Clase 7a.
50	22,58	10,50	5,80	5,33		4,52
100	33,86	15,75	11,59	10,66		9,03
150	39,51	18,38	17,39	15,99		13,55
200	45,15	21,00	23,18	21,32		18,06
250	50,80	23,63	28,98	26,65		22,58
300	56,44	26,25	34,77	31,98		26,25
405	68,84	29,93	46,94	43,17	37,41	29,93
510	72,24	33,60	59,11	50,40	42,00	33,60
600	79,01	36,75	66,15	55,13	45,94	36,75
700	84,66	39,38	70,88	59,06	49,22	39,38
800	90,30	42,00	75,60	63,00	52,50	42,00
900	95,95	44,63	80,33	66,94	55,79	44,63
1000	101,59	47,25	85,05	70,88	59,06	47,25
1100	106,10	49,35	88,83	74,03	61,69	49,35
1200	110,62	51,45	92,61	77,18	64,31	51,45
1300	115,13	53,55	96,39	80,33	66,94	53,55
1400	119,65	55,65	100,17	83,48	69,59	55,65
1500	124,16	57,75	103,95	86,63	72,19	57,75

FERROCARRIL PACIFICO

Esta empresa ha seguido también el mismo ritmo de rebajas de sus tarifas en sus zonas, que las demás empresas modificando las básicas ordinarias que aplicaba en 1929, en distintas fechas hasta llegar a las actuales por grupos de productos y con distintos mínimos.- Estas tarifas para cargas generales que han ido sucesivamente rigiendo son las siguientes:

1)-La especial 177/4 para las clases 1 a 8, que es de aplicación general entre todas las estaciones, empalmes e intercambios de su línea;

2)- La experimental 255 aplicable exclusivamente para las clases 1 a 10 para tráficos de mercaderías generales de y a Buenos Aires y sus alrededores a todas las estaciones, empalmes e intercambios y vice-versa.-

En los gráficos que se agregan y que llevan Nos. 60 al 65 , puede observarse las variaciones sufridas en estas tarifas para cada uno de los grupos de productos y mínimos, con la clasificación 1 a 10, según se expresa a continuación:

Grupo N°1. para:

Artículos no especificados de: armería; bazar; botica; cirugía, droguería, fantasía, física, fotografía, música; óptica, platería, química.-

En ambas épocas su clasificación ha sido: 1a. clase para mínimos de 100 kilos.-

Grupo N° 2 para

Artículos no especificados de: Cigarrería, cristalería, lamparera, mercería, peluquería, perfumería, sports talabartería, tienda, zapatería, lomillería, ropería, sedería, sombrerería.

Clasificación y mínimos

<u>1929</u>	<u>actual</u>
100 kilos - 2a. clase	100 kilos - 2a. clase
-	1000 " - 3a. "
-	5000 " - 4a. "

Grupo N°3 para

Artículos no especificados de loza, vidrio

Clasificación y mínimos

<u>1929</u>	<u>actual</u>
100 kilos - 2a. clase	100 kilos 3a. clase
- " -	1000 " 4a. "

Grupo N°4 para

Artículos no especificados de abstracción, confite-
ría, ferretería, fiambrerías, goma o caucho, hojalatería, im-
prenta, librería, papelería, quincallería, cocinas, herra-
mientas, cubiertas para automóviles, papel de empapelado, ta-
chos de hierro.-

Clasificación y mínimos

<u>1929</u>	<u>actual</u>
100 kilos - 3a. clase	100 kilos 3a. clase
- " -	1000 " 4a. "
	5000 " 5a. "

Grupo N° 5 para

Aceite y grasa comestibles e, cajones, latas
o tarros.-

Clasificación y mínimos

<u>1929</u>	<u>actual</u>
100 kilos - 3a. clase	100 kilos 3a. clase
- " -	1000 " 5a. "
5000 " 4a. "	5000 " 6a. "

Grupo N°6 para

Yerba Mate

Clasificación y mínimos

<u>1929</u>	<u>actual</u>
100 kilos - 3a. clase	100 kilos 3a. clase
- " -	1000 " 4a. "
- " -	3000 " 5a. "
5000 kilos 5a. clase	5000 " 6a. c "
	10000 " 7a. "

Grupo N° 7 para

Café crudo

Clasificación y mínimos

<u>1929</u>	<u>"Actual</u>
100 kilos 3a. clase	100 kilos 4a. clase
-	1000 " 5a. "
5000 " 5a. "	5000 " 6a. "

Grupo N° 8 para

Aceite y grasa comestibles en castos o tambora

Clasificación y mínimos

<u>1929</u>	<u>actual</u>
100 kilos - 3a. clase	100 kilos 6a. clase
5000 " 5a. "	5000 " 7a. "

Grupo N° 9 para

Arroz, azúcar

Clasificación y mínimos

<u>1929</u>	<u>actual</u>
100 kilos 3a. clase	100 kilos 4a. clase
-	1000 " 5a. c "
-	3000 " 6a. "
5000 kilos 7a. clase	5000 " 7a. "
-	10000 " 8a. "

Grupo N° 10 para

Fruta en conserva y fruta seca

Para este grupo se mantiene en las dos épocas la misma clasificación y mínimos.

100 kilos 3a. clase
1000 " 5a. "
3000 " 6a. "
5000 " 7a. "

Grupo N°11 para

Fideos

Clasificación y mínimos

<u>1929</u>		<u>actual</u>	
100 kilos	3a. clase	100 kilos	3a. clase
1000	" 5a. "	1000	" 6a. "
	"	3000	" 7a. "
5000	" 6a. "	5000	" 8a. "

Grupo N°12 para

Muebles nuevos por vagón.

Continda con 4a. clase y mínimo de 5000 kilos en las dos épocas.

Grupo N° 13 para cerveza

Clasificación y mínimos

<u>1929</u>		<u>actual</u>	
100 kilos	4a. clase	100 kilos	4a. clase
1000	" 5a. "	1000	" 5a. "
	"	3000	" 6a. "
5000	" 6a. "	5000	" 7a. "

Para los grupos Nos. 14 a 18 no han variado ni la clasificación ni los mínimos.

Grupo N° 14 para

Garros y jardineras desarmados, celosías, contramarcos, máquinas de agricultura, máquinas de industria de sarmadas, marquesinas, persianas, puertas

100 kilos 6a. clase

Grupo N°15 para

Muebles usados por vagón

5000 kilos 6a. clase.

Grupo N° 16 para

Cables para luz eléctrica, teléfono, útiles de albañilería, grasas lubricantes en cascos o tambores, alambre tejido para cerco

100 kilos 6a. clase

5000 " 7a. "

Grupo N° 17 para

Cafés de hierro, acero en barras, lingotes o planchas, tirantes y vigas de acero; columnas de hierro, maderas de pino blanco, tea, spruce, caoba, fresno, guindo, haya, palo santo, roble, rosa, otras maderas finas no especificadas, papel de imprenta, papel para embalaje, caños de cemento, rieles usados.-

100 kilos 6a. clase

5000 " 7a. "

10000 " 8a. "

Grupo N° 18 para

Hierro en barras, chapas, lingotes o planchas

100 kilos 6a. clase

3000 " 7a. "

5000 " 8a. "

10000 " 10a. "

Los porcentajes representativos de las referencias entre los fletes vigentes y los que ha aplicado la empresa en 1929, figuran a continuación y las variaciones de sus tarifas quedan reflejadas en los gráficos N°

KILO METROS	G R U P O N° 1					G R U P O N° 2				
	Primera clase					segunda clase				
	MINIMO 100 KILOS					MINIMO 100 KILOS				
	P l a t o					P l a t o				
1929	Actual		% diferencia		1929	Actual		% diferencia		
	toda la línea	a Buenos Aires	toda la línea	a Buenos Aires		toda la línea	a Buenos Aires	toda la línea	a Buenos Aires	
50	25,59	7,-	6,-	265,57	326,50	22,52	6,25	5,70	260,32	295,08
100	35,44	14,-	11,70	153,14	202,90	31,19	12,50	11,-	149,52	183,54
150	45,28	21,-	17,40	115,61	160,22	39,85	18,75	16,30	112,53	144,47
200	55,13	28,-	23,10	96,89	138,66	48,51	25,-	21,60	94,04	124,58
300	70,88	43,70	33,10	62,20	114,13	62,37	39,7	30,60	59,92	103,82
500	102,38	75,10	53,10	36,32	92,81	90,09	67,-	48,60	34,46	85,37
700	126,-	90,80	63,90	38,76	97,18	110,88	81,-	58,60	36,89	89,21
900	149,63	106,50	74,70	40,50	100,30	131,67	95,-	68,60	38,60	91,93
1100	170,89	120,63	84,42	41,66	102,43	150,38	107,60	77,60	39,76	93,79
1300	185,06	130,05	90,90	42,29	103,59	162,86	116,0	83,60	40,40	94,81

KILO METROS	Tercera clase					Cuarta clase				
	Minimo 1000 kilos					Minimo 5000 kilos				
	F i l e t e s					F i l e t e s				
	1929	actual		% diferencia		1929	actual		% diferencia	
	toda la línea	a Buenos Aires	toda la línea	a Buenos Aires		toda la línea	a Buenos Aires	toda la línea	a Buenos Aires	
50	-	5,50	5,40	309,45	317,04	-	5,-	5,-	359,40	350,40
100	-	11,-	10,30	183,54	202,81	-	10,-	9,60	211,90	221,89
150	-	16,50	15,20	141,51	162,17	-	15,-	14,10	165,66	182,62
200	-	22,-	20,10	120,30	141,34	-	20,-	18,60	142,55	160,80
300	-	34,30	28,20	81,83	121,17	-	30,60	25,90	103,82	140,81
500	-	58,90	44,40	52,95	102,90	-	51,80	40,50	73,92	122,44
700	-	71,20	53,60	55,73	106,86	-	64,20	49,-	72,71	126,28
900	-	83,50	62,80	57,68	109,66	-	73,-	57,50	80,36	128,99
1100	-	94,57	71,08	59,02	111,56	-	82,54	65,15	82,19	130,82
1300	-	101,95	76,60	59,74	112,61	-	88,90	70,25	83,19	131,82



G R U P O N° 9

KILO	Tercera clase		CUARTA CLASE				QUINTA CLASE					
	Mínimo		100 kilos				Mínimo		1000 kilos			
METROS	F		L		E		T		E		S	
	1929	Actual		% diferencia		1929	Actual		% diferencia			
toda la línea		a Buenos Aires	toda la línea	a Buenos Aires	toda la línea		a Buenos Aires	toda la línea	a Buenos Aires			
50	19,45	5,-	5,-	289,00	289,00	-	4,75	4,75	309,47	309,47		
100	26,93	10,-	9,60	169,30	180,52	-	9,50	8,95	183,47	200,89		
150	34,41	15,-	14,10	129,40	144,04	-	14,25	13,05	141,47	163,67		
200	41,90	20,-	18,60	109,50	125,26	-	19,-	17,15	120,52	144,31		
300	53,87	30,60	25,90	76,04	107,99	-	28,-	23,85	92,39	126,82		
500	77,81	51,80	40,50	50,21	92,12	-	46,-	36,95	69,15	110,58		
700	95,76	64,20	49,-	49,15	95,42	-	55,-	44,75	74,11	113,98		
900	113,72	73,-	57,50	55,78	97,77	-	64,-	52,53	77,68	116,40		
1100	129,87	82,54	65,15	57,34	99,34	-	72,10	59,57	80,12	118,01		
1300	140,65	88,90	70,25	158,21	100,21	-	77,50	64,23	81,48	118,91		

KILO	G R U P O N° 9											
	S e x t a c l a s e					S e p t i m a c l a s e						
	M i n i m o		3000		k i l o s		M i n i m o		5000		k i l o s	
	F		L		E		T		E		S	
METROS	a c t u a l				% d i f e r e n c i a		a c t u a l				% d i f e r e n c i a	
	1929	toda la línea	a Buenos Aires	toda la línea	a Buenos Aires	1929	toda la línea	a Buenos Aires	toda la línea	a Buenos Aires		
50	4,50	4,50	4,50	332,22	332,22	8,81	8,25	104,29	107,29	107,29		
100	-	9,-	8,30	199,22	224,45	11,84	8,50	7,75	39,29	52,77		
150	-	13,50	12,-	154,88	186,75	14,88	12,75	11,15	16,70	33,45		
200	-	18,-	15,70	132,77	166,87	17,91	17,-	14,55	5,35	23,09		
300	-	25,50	21,70	111,25	148,24	22,76	22,76	19,95	-	14,08		
500	-	40,50	33,70	92,12	130,89	32,46	32,46	30,75	-	5,56		
700	-	48,-	40,80	99,50	134,70	39,74	39,74	37,15	-	6,97		
900	-	55,50	47,90	104,90	137,41	47,01	47,01	43,55	-	7,94		
1100	-	62,25	54,29	108,62	139,21	53,56	53,56	49,31	-	8,62		
1300	-	66,75	58,55	170,71	140,22	57,93	57,93	53,15	-	8,92		

KILO	G R U P O N° 9				
	O c t a v a c l a s e				
	M i n i m o		10.000 kilos		
	P L E T E S				
METROS	1929	A c t u a l		% d i f e r e n c i a	
		toda la línea	a Buenos Aires	toda la línea	a Buenos Aires
50	-	4,-	4,-	120,20	120,20
100	-	8,-	7,25	48,-	63,51
150	-	12,-	10,35	24,-	43,76
200	-	15,60	13,45	14,80	33,15
300	-	19,75	18,25	15,24	24,71
500	-	28,07	27,85	15,64	16,55
700	-	34,31	33,55	15,83	18,45
900	-	40,54	39,25	15,96	19,77
1100	-	46,16	44,38	16,03	20,68
1300	-	49,90	47,80	16,09	21,19

Estas rebajas en los fletes ha oscilado, con relación a los fletes actuales, entre el 350 % y el 9 % según distancias.-

En cuanto a la tarifa de granos a Espalme Puerto Madero, puede verse en el cuadro que se agrega, que hasta los 65 kilómetros, éstas se han aumentado, y para el transporte de lino, trigo y maíz; la disminución para carga máxima de vagón y a distancias de 65 a 365 kilómetros, ha sido muy pequeña.-

TARIFAS PARA GRANOS A EMPALME PUERTO MADERO - EN MON POR CADA 1000 Kg.- MINIMO: CARGA MAXIMA DE VAGON.-

KMS	ESTACION DE PROCEDENCIA	AÑO 1929			TARIFA N° 82/6 - AÑO 1940		
		LINO	TRIGO	MAYZ	LINO	TRIGO	MAYZ
56	Pilar	5,85	4,86	4,17	6,32	5,25	4,25
65	Manzanares	6,04	5,01	4,29	6,61	5,47	4,43
73	Open Door	7,50	5,95	5,12	6,82	5,63	4,58
77	Sucre	7,71	6,12	5,26	6,90	5,70	4,64
87	Cortines	7,47	5,75	4,81	7,20	5,92	4,84
96	Boldney	8,57	6,80	5,84	7,44	6,11	5,01
104	Agote	9,00	7,15	6,13	7,63	6,23	5,14
112	Mercedes	9,43	7,49	6,43	7,87	6,44	5,31
121	Jacinto	9,86	7,83	6,72	8,11	6,62	5,48
132	Franklin	10,29	8,18	7,00	8,11	6,62	5,48
143	Rivas	10,72	8,52	7,30	8,82	7,17	5,98
157	Castilla	11,15	8,86	7,59	9,40	7,61	6,38
173	Rawson	10,21	8,51	7,08	10,00	8,08	6,80
189	Ing. Silveyra	10,21	8,51	7,08	10,33	8,33	7,03
200	Monroe	10,21	8,51	7,08	10,83	8,71	7,38
211	C. Isaleño	10,21	8,51	7,08	10,83	8,71	7,38
224	I. Indarte	10,59	8,71	7,24	11,33	9,10	7,73
235	Los Indios	12,06	9,81	8,04	11,69	9,38	7,98
259	Sol de Mayo	12,06	9,81	8,04	11,82	9,48	8,07
268	La Angelita	12,08	10,04	8,36	12,22	9,79	8,35
281	Ascensión	12,08	10,04	8,36	12,22	9,79	8,35
293	Ham	12,08	10,04	8,36	12,41	9,93	8,48
305	Arribeños	12,55	10,21	8,36	12,56	10,05	8,59
314	Arenales	12,55	10,21	8,36	12,56	10,05	8,59
319	Teodolina	12,55	10,21	8,36	12,75	10,19	8,72

(continúa)

HMS	ESTACION DE PROCEDENCIA	AÑO 1929		TARIFA N° 82/6 - AÑO 1940		
		LINO	TRIGO	LINO	TRIGO	
356	Villa Cañas	13,28	10,80	13,02	10,40	8,91
357	Sta. Isabel	13,77	11,19	13,18	10,52	9,02
224	Membrillar	13,45	10,69	12,35	9,62	7,75
234	O' Higgins	13,64	10,85	12,57	9,78	7,90
243	La Oriental	13,83	11,00	12,86	10,01	8,11
254	Junín	14,02	11,10	13,21	10,27	8,37
268	Saforoccha	14,22	11,31	13,53	10,52	8,58
272	Las Pallas	14,41	11,47	13,67	10,62	8,78
284	Augustina	14,60	11,62	13,83	10,88	8,98
287	Bladengues	14,60	11,62	13,96	10,85	8,88
295	P. Tiburolo	14,79	11,77	12,94	10,25	8,59
297	Alem	14,79	11,77	14,31	11,12	9,12
311	Vedla	15,08	12,01	14,71	11,42	9,40
323	E.B. Perkins	15,27	12,24	14,85	11,54	9,57
337	Alberdi	15,66	12,47	14,96	11,67	9,70
343	Iriarte	15,94	12,70	15,06	11,77	9,83
367	D.de Alvear	16,23	12,94	16,23	12,94	11,04

(CONTINUACION)

TARIFAS BASICAS REDUCIDAS PARA LINO, TRIGO Y MAIZ, de 50 EN 50 KILOMETROS HASTA LA DISTANCIA MAXIMA DE LOS TRANSPORTES CORRIENTES QUE REGIAN EN EL AÑO 1929.-

Por cada 1000 kg. en mⁿ de c/1 (5% ley 10,650 incluido)

Kilometros	Lino	Trigo	Maiz
50	6,42	5,10	4,39
100	8,57	6,81	5,84
150	10,72	8,52	7,30
200	12,87	10,23	8,75
250	13,83	11,00	9,41
300	14,79	11,77	10,06
350	15,94	12,70	10,84
400	16,81	13,63	11,63
450	17,67	14,10	12,02
500	18,63	14,87	12,67
550	19,41	15,49	13,19
600	19,94	15,90	13,54
650	20,72	16,51	14,06

En cambio para el transporte de vino, vinagre, chicha, jugo de uva y sidra en cascos, damajuanas en esqueletos, en damajuanas y cajones, por ser un tráfico competitivo sus tarifas han sido modificadas como sigue:

- 1)-Con la especial N°62 desde la zona de Cuyo a cualquier punto de la línea.-
- 2)-Con la especial N° 63/1 desde la zona de Cuyo a Buenos Aires para distancias de 900 kilómetros en adelante;
- 3)-La especial 62/2-1940 desde la zona de Cuyo a cualquier punto de la línea;
- 4)-la especial 63/4 desde estaciones superiores a 900 kilómetros con destino solamente a Buenos Aires y Rosario, de aplicación exclusiva y a tarifa uniforme, cualquiera fuera estas distancias - a partir de 900 kilómetros - o sea al precio de mⁿ 43,- y mⁿ 37,50 respectivamente.

El gráfico N° 66 y los datos del cuadro que se transcribe, muestran mejor las diferencias experimentadas en la aplicación de las tarifas, entre estas dos épocas, debiéndose hacer presente, que para esta clase de transporte, como en las anteriores, no se hace referencia a las tarifas apli-

cadav entre estaciones intermedias.-Los porcentajes de las diferencias de estos fletes entre 1929 y 1940 son los que se expresan a continuacion:

FLETES APLICADOS EN 1929 y LOS VIGENTES PARA EL TRANSPORTE DE LOS PRODUCTOS QUE SE INDICAN

KILO METROS	VINO EN CASCOS							
	M i n i m o s							
	100 k i l o s		3000 kilos		5000 k i l o s			
	P L E T E S							
	a c t u a l e s				a c t u a l e s			
	1929	toda la línea	a Buenos Aires	toda la línea	a Buenos Aires	1929	toda la línea	a Buenos Aires
50	11,58	4,75	-	4,50	-	8,14	4,50	-
100	15,80	9,50	-	9,-	-	11,03	7,75	-
150	20,03	14,25	-	13,50	-	13,91	10,25	-
200	24,26	19,-	-	18,-	-	16,80	12,75	-
250	27,64	23,50	-	21,75	-	19,69	15,25	-
300	31,02	28,-	-	24,82	-	22,58	17,75	-
350	34,40	32,50	-	27,47	-	25,46	20,75	-
400	37,78	37,-	-	30,11	-	28,35	23,-	-
450	41,16	41,16	-	32,76	-	31,24	25,25	-
500	44,54	44,54	-	35,41	-	34,13	28,25	-
600	49,61	49,61	-	39,28	-	37,01	32,75	-
700	54,68	54,68	-	43,34	-	39,90	35,75	-
800	59,76	59,50	-	47,31	-	42,79	38,75	-
900	64,83	64,-	52,55	51,28	51,28	45,68	41,75	41,75
1000	69,90	68,50	56,45	55,25	55,25	48,56	44,75	43,-
1100	73,96	72,10	59,57	58,43	58,43	50,87	47,-	43,-
1200	77,-	74,80	61,91	60,81	60,81	52,61	48,50	43,-

(continúa)

(continuación)

KILO	VINO EN DAMAJUANAS		EN ESQUELETOS				
	M i n i m o s						
	100	K i l o s	3000 Kg.	5000 K i l o s			
	P L A T E S						
METROS	A c t u a l e s			A c t u a l e s			
	1929	toda la línea	a Buenos Aires	toda la línea(1)	1929	toda la línea	a Buenos Aires
50	16,21	4,75	-	4,50	11,58	4,50	-
100	22,44	9,50	-	9,-	15,80	7,75	-
150	28,68	14,25	-	13,50	20,03	10,25	-
200	34,91	19,-	-	18,-	24,26	12,75	-
250	39,90	23,50	-	22,75	27,64	15,25	-
300	44,89	28,-	-	24,82	31,02	17,75	-
350	49,88	32,50	-	27,47	34,40	20,75	-
400	54,86	37,-	-	30,11	37,78	23,-	-
450	59,85	41,16	-	32,76	41,16	25,25	-
500	64,84	44,54	-	35,41	44,54	28,25	-
600	72,32	49,61	-	39,38	49,61	32,75	-
700	79,80	54,68	-	43,34	54,68	35,51	-
800	87,28	59,50	-	47,31	59,76	38,08	-
900	94,76	64,-	62,80	51,28	64,83	40,66	38,23
1000	102,24	68,50	67,40	55,25	69,90	43,22	40,63
1100	108,23	72,10	71,08	58,43	73,96	45,27	40,63
1200	112,72	74,80	73,84	60,81	77,-	46,82	40,63

(continúa)

(continuación)

VINO EN DAMAJUANAS						
VINO EN CAJONES						
KILLO		M I N I M O S		5000 K I L O S		
	100 KG.	100 y 5000 KILOS				
L E T E R A S						
	1929	actuales	1929	actuales	A Buenos Aires	actuales
METROS						
50	18,77	Para los mínimos de 100 y 3000 kilos iguales fletes actuales que vino en damajuanas en esqueletos		8,14	4,50	-
100	25,99	Igual es fletes que vino en damajuanas en esqueletos		11,02	7,75	-
150	33,21			13,91	10,25	-
200	40,43			16,80	12,73	-
250	46,20			19,69	15,16	-
300	51,98			22,58	17,39	-
350	57,75			25,46	19,80	-
400	63,53			28,35	21,88	-
450	69,30			31,24	24,05	-
500	75,08			34,13	26,28	-
600	83,74			37,01	28,50	-
700	92,40			39,90	30,72	-
800	101,06			42,79	32,95	-
900	109,73			45,68	35,17	42,96
1000	118,39			48,56	37,39	46,94
1100	125,32			50,87	39,17	50,30
1200	130,52			52,61	40,51	52,61
						33,08
						35,15
						35,15
						35,15

El análisis precedente, nos ha puesto de manifiesto cómo han gravitado y gravitan las tarifas ferroviarias en el tráfico de cargas, para estos cuatro ferrocarriles, pudiendo además agregarse, que en forma similar, éstas han variado también en sus zonas, en las demás empresas.- Ahora bien, qué importancia tiene el volumen del tráfico desviado a los camiones, en cada una de sus clasificaciones o en el total del mismo; y qué % de recuperación de éste tráfico han conseguido las empresas ferroviarias con sus nuevas tarifas?

Para poder dilucidar este importante punto, desgraciadamente se carece de datos concretos y precisos; ya que para su análisis y discriminación de causas se deberá tener también en cuenta, que la disminución del volumen del tráfico ferroviario no obedece sólo a la competencia camionera, sino muy especialmente a la depresión general de los negocios en el mundo, y por repercusión, en nuestro país; hecho que queda demostrado con el estudio de los índices de la producción, exportación e importación, que se agregan en los apéndices respectivos.- Por otra parte, ya sea porque el gasto de operaciones es elevado, las empresas ferroviarias no han tabulado anualmente su tráfico de cargas por clases - producido y distancias; pero no obstante esta dificultad, veámos, si con los elementos de juicio acumulados, podemos fijar, aunque más no sea por aproximación- a qué porcentaje alcanza el tráfico absorbido por el transporte carretero.-

Para esto debemos operar expresando que la merma de la producción - atribuida a la situación económica imperante en cada uno de los años considerados - se ha hecho sentir por igual en todas las empresas para sus trans-

portes y en toda la extensión de sus líneas, aunque sabemos que para ciertos productos, la intensidad de la competencia está más cerca de los puertos y mercados de consumo, -ya que la desviación del tráfico ferroviario hacia los caminos se produce en razón inversa de las distancias y en razón directa del valor de la tarifa ferroviaria y del perfeccionamiento de los caminos.-

Para esta comparación y fijación de cifras, tomaremos dos tráficos distintos; es decir

- 1°) El de los cereales y el lino, aforados con tarifas básicas y reducidas; y
- 2°) El de las mercaderías generales, con aforos a tarifas ordinarias y especiales que las modifican;

1) Para nuestro caso y en el primer punto, se compara la producción en los distintos años considerados, y su transporte ferroviario -en las empresas de capital privado- con lo que nos demuestra las variaciones del % transportado, así como la importancia presunta del transporte por caminos según las cifras que van a continuación:

AÑOS	PRODUCCION		TRANSPORTE FERROVIARIO			Presunto consumo de semillas y panaderías s/producción	Presunto transportado por FF.CC.Estado y camiones particulares y tráfico público con 50% consumo panaderías.-	
	CEREALES Y LINO (2)		miles tn.	N.I.	Porcentaje sobre la producción			
	miles tn.	N.I.				%	%	miles tn.	% sobre producción
1928-29	20.574	100	16.169	100	77,9	16,22	2.019	9,73
1929-30	15.619	75,25	10.783	66,68	69,3	19,02	2.686	17,19
1930-31	21.457	103,38	13.937	86,19	64,95	16,62	4.824	22,48
1931-32	19.070	91,88	16.130	99,75	84,58	17,61	450	2,35
1932-33	18.672	89,96	12.572	77,75	67,33	17,85	3.640	19,49
1933-34	19.223	92,62	13.612	84,18	70,81	18,05	5.058	15,90
1934-35	23.816	114,75	13.502	83,50	56,69	16,47	7.341	30,82
1935-36	17.195	82,85	12.073	74,66	70,21	19,10	2.748	15,98
1936-37	20.804	100,24	17.058	105,49	82,-	17,85	1.005	4,83
1937-38	13.488	64,98	8.296	51,30	61,50	19,62	3.295	24,43

(1) En este N.I. no se incluye F.C. Central Córdoba ni en la base 1928-29 ni 1937-38.

(2) Incluye: Trigo, maíz, avena, cebada, centeno y lino.

Del análisis de estas cifras y tomando índices en los porcentajes del transporte ferroviario con la producción y relacionándolo con el índice del porcentaje promedio decenal, se deduce que la disminución del tráfico ferroviario varía entre el 12 al 15%, cifra que no estaría muy lejos de la verdad, si observamos las variaciones del porcentaje de tráfico presunto transportado por los camiones (aun cuando en esas cifras figura el tonelaje de cereales y lino transportado por los FF.CC. del Estado).

2) En el segundo caso he tomado, para esta comparación, el total de tonelaje importado, entrado al país por todos sus puertos, con el tráfico de mercaderías generales en la siguiente forma:

AÑOS	IMPORTACION		TRANSPORTE FERROVIARIO		Porcenta- je sobre importa- ción
	MERCADERIAS				
	miles tn	N.I.	miles tn.	N.I.	%
1928-29	13,039,5	100	5,742,8	100	44.-
1929-30	12,364,2	94,8	4,126.-	71,8	33,4
1930-31	8,846,8	67,8	3,481,4	60,6	39,4
1931-32	6,986,4	53,6	2,932,4	51,1	42.-
1932-33	6,931,4	53,1	2,677.-	46,6	38,6
1933-34	7,360,9	56,4	2,516,6	43,8	34,2
1934-35	7,886,9	60,5	2,679,8	46,7	34,1
1935-36	8,292,8	63,6	2,716,3	47,3	32,7
1936-37	10,335.-	79,3	3,060,4	53,3	29,6
1937-38	9,905.-	76.-	2,717,1	50,3	27,4

Podemos observar que el porcentaje del volumen del tráfico sobre la importación ha ido disminuyendo, en los últimos años, y que esta merma podría considerarse una pérdida para las empresas ferroviarias, ya que ella puede bien estimarse en 1.850.000 de tn. promedio en cifras redondas anuales, las que han sido transportadas en su mayor parte por los camiones de tráfico público o nó; pero que de todas maneras lo absorbido asciende a un porcentaje aproximado del 21,4 % sobre el total importado.-

Es muy natural que se establezca como premisa, que las cifras atribuidas al transporte camionero, sólo deben considerarse como resultados presuntos o de primera aproximación de la verdad en más o en menos, ya que es imposible determinar hoy cual es el tonelaje público y privado transportado por los caminos, pero de todos modos, tomada la base de esta cantidad presunta, ella siempre debe distribuirse en distintos porcentajes para cada una de las empresas ferroviarias.-

En el párrafo anterior de éste capítulo hemos visto el grado de importancia que han adquirido las disminuciones de las tarifas ferroviarias -en las cuatro empresas consideradas-, y que en mayor o menor grado, según las zonas competitivas, han sido aplicadas por todos los demás ferrocarriles.- Esas rebajas adquirieron mayor intensidad, según haya sido la clase de carga transportada, las zonas de mayor competencia, y/o la menor distancia a los mercados de consumo o exportación.-

Para poder indicar ahora, si por la aplicación sistemática de estas reducciones en las tarifas ferroviarias pueden o no las empresas recuperar su tráfico perdido sin perjudicar el principio de justicia y razonabilidad, que deben llevar en sí misma las tarifas, como condición sine-qua-non; considero, ante todo indispensable, conocer cuál es el costo medio parcial y/o total de explotación de la tn-km. de cargas, comparadas con los costos resultantes en distintas clases de caminos.- A mi juicio, estimo, ante todo; que debe sentarse como premisa que no sólo corresponde considerar que una tarifa ha dejado de ser justa y razonable, cuando ésta por lo elevada hace prohibitivo el transporte o reduce la

explotación de sus zonas; sino que también lo es tal, cuando -sin adoptar el *damping*- se las rebaje a un límite tal, que lleguen a ser deficitarias, hasta la eliminación del competidor, y sin que estas rebajas hayan tenido beneficio aparente, ni para el productor ni para el consumidor.-

Si bien resulta imposible fijar, -por falta de datos concretos-, el costo de transporte de la tn-km de determinadas clases de cargas y kilometrajes -en un número suficiente de experiencias- como para que permita sacar conclusiones reales de sus resultados; no obstante esta dificultad, he de indicar aquellas cifras básicas que se han obtenido en algunos estudios sobre el costo de transporte ferroviario y carretero, aunque no las acepte como una verdad absoluta; o porque se aparte bastante o nó de la realidad de los costos de transportes de determinadas cargas, ya que aquellos se refieren a las cifras medias, para todos los ferrocarriles del país, con análisis no muy profundos del problema.- No entraré -en este caso- al análisis y clasificación de las cuentas de gastos de explotación de las empresas ferroviarias, por que estas han sido estudiadas; a) por el Contador General del F.C.Sud- y para su empresa- en el ejercicio 1936/37 en un estudio muy minucioso; b) por el Ing. Arturo Honi, para el F.C. Central Argentino -ejercicio 1928/29; c) por la Dirección General de FF.CC.-ejercicio 1934-; d)-por el Ing. Aristides J. Galofré-ejercicio 1934; e) y por el Ing. Teodoro Sanchez de Bustamante también para el ejercicio 1934-; en conocidas publicaciones recientes.-

En estos interesantes estudios se aprecia el procedimiento del cálculo para poder llegar a fijar la cifra del costo de transporte total de la tn-km., en término medio y para el conjunto de los ferrocarriles del país -

año 1934-, como sigue:

a) Del Contador General del F.C.Sud para esta empresa en el ejercicio 1936/37.-

En un trabajo muy minucioso e importante, hace el estudio de las cuentas de la explotación de sus líneas: entradas y gastos; dividiendo sus cifras resultantes, de cada rubro, en proporción al trabajo realizado, sea él:

- 1) Servicio de pasajeros:
 - a) servicio suburbano-Buenos Aires
 - b) Servicio de pasajeros generales
- 2) Servicio de cargas y hacienda

dando a la vez las bases para cada una de las imputaciones en los rubros indicados.-

Para el objeto de este estudio debe decirse que en el estado N° 3 de su trabajo se menciona en detalle las cifras de las entradas y gastos, con la referencia del costo calculado de los servicios de pasajeros, y cargas y hacienda, como sigue:

A) ENTRADAS

1) Servicio de pasajeros

a) Servicio suburbano-Bs.As.	m\$ 11.990.	13.200
b) " pasajeros Gener.	" 30.716.019	\$ 42.128.069

2) Servicio de cargas y hacienda	"	76.455.811
----------------------------------	---	------------

TOTAL	m\$	<u>110.585.880</u>
-------	-----	--------------------

B) GASTOS (con renovación y Ley 5315)

1) Servicio de pasajeros

a) Servicio suburbano-Bs.As.	m\$ 17.363.440	
b) " pasajeros gener.	" 27.295.659	\$ 44.659.099

2) Servicio de cargas y hacienda	"	53.257.720
----------------------------------	---	------------

TOTAL	m\$	<u>97.916.819</u>
-------	-----	-------------------

También en el apéndice N°22 de este estudio, después de un minucioso análisis, nos da el total de las

tn-km producidas, con exclusión de las que corresponden al "Tráfico de servicio".

1) Servicio de pasajeros

a) Bs. As. serv. suburbano tn-km.	70.468.278	
b) Serv. pasajeros gener. "	<u>173.662.894</u>	244.131.172

2) Servicio de cargas

a) Tráfico de cargas tn-km.	2.161.754.918	
b) " de hacienda "	<u>362.179.754</u>	<u>2.523.934.672</u>

TOTAL tn-km. 2.768.065.844

De estas cifras se infiere que el costo unitario del tráfico del servicio suburbano -Bs. Aires de pasajeros, con relación a su producido, ha tenido déficit, mientras que el servicio de pasajeros generales y el tráfico conjunto de cargas y hacienda ha cubierto, con superávit, el costo del servicio.-

Ahora bien, con los datos que se han indicado, puede decirse que el producido y costo medio total del pasajero-kilometro y tn-km. de esta empresa, en el ejercicio 1936/37 ha sido como sigue:

	<u>Productos - Gastos</u>	
1) <u>Pasajeros</u>		
a) Bs. Aires-servicio suburbano m ^{pn}	0,016194	0,02464
b) En servicio general "	0,017687	0,015717
2) <u>Cargas y Hacienda</u>	E	0,030292
		0,0210106

Si bien estas cifras representan los costos medios por pas-km. ó tn-km de carga; debe tenerse en cuenta que solo esto puede o nó representar un límite inferior de la tarifa, pero si se estudia los costos de transporte de distintas clases de carga; cereales, mercaderías generales- lotes-, vinos, papas, pescado, etc; estos -según sus zonas, composición de los trenes, coeficiente de utilización del material rodante, etc., pueden estar y están en muchos casos por encima del costo medio señalado.- Agréguese a esto; que

si se hubiera hecho la descomposición de este costo del transporte: en cargas y hacienda, separadamente; se hubiera visto, que en el tráfico de cargas, si sería superior al costo medio unitario del transporte indicado.-

b) ING. ARTURO NONI - COSTO DE LA TN-KM UTIL F.C.C.A-1929

El Ing. Arturo Noni en un interesante estudio sobre las tarifas ferroviarias - momento actual- (año 1934), llega a la determinación del costo de tn-km de peso útil del F.C. Central Argentino, con los datos estadísticos del año 1929, fijado para:

- a) El costo medio de la tn-km de carga en m\$n 0,02182
- b) El costo de la tn-km útil por vagón en " 0,01409
- c) El costo de la tn-útil vagón lote en " 0,04386

e) SEGUN LA DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

La Inspección General Comercial de la Dirección General de Ferrocarriles en el expediente 013005/V/1936 - Transportes oficiales, según copia de este informe hecho a mimeógrafo en mi poder^{na} ha hecho el estudio de los gastos de los ferrocarriles de jurisdicción nacional, ocasionada por la explotación ferroviaria del año 1934^{na}.-

En el resumen general de este estudio fija la siguiente suma y % de los gastos:

. Asignación	Total	EN C\$S		Cargas	%
		Pasajeros	%		
Vías y otras	16.578.133	26.962.363	42	9.615.770	58
Traacción	58.570.911	26.935.876	46	31.635.035	54
Movimiento	24.809.153	12.593.728	51	12.215.425	49
Tráfico	29.460.512	12.698.235	43	16.762.277	57
Dirección	14.673.888	5.135.831	35	9.537.971	65
Superintend	12.174.556	5.288.311	44	6.886.225	56
TOTALES	156.257.947	69.614.344	44,6	86.652.703	55,4

Luego los gastos en m\$n imputables al servicio de cargas ascienden a m\$n 196.937.962 para todas las empresas de jurisdicción nacional; y el de pasajeros a m\$n 158.214.418 fijándose el trabajo útil en tn-km como sigue:

a) servicio de pasajeros (con encomiendas y equipaje)	tn-km	543.810.255
b) Servicio de cargas y hacienda	"	11.085.655.850
	Total	11.629.466.105

con lo que se llega a la fijación del costo medio total de la tn-km. siguientes:

- 1) Servicio de pasajeros m\$ñ 0,0290936
- 2) Servicio de cargas " 0,0177651

a) ARISTIDES J. GALOFRE - COSTO DE EXPLOTACION FERROVIARIA - 1934

En el Boletín N° 4 de abril de 1939 de la Dirección General de FF.CC., se publica esta investigación con la discriminación de los gastos de explotación, y exclusión del servicio de los capitales, correspondientes al año 1934 - pag. 256, en el que se llega a los siguientes valores:

	<u>Producido m\$ñ Gastos</u>	
1) Por servicio de pasajeros - pas-km	0,0252	0,0293
2) " " " cargas tn-km	0,0309	0,0130
3) " " " encomiendas "	0,1572	0,1305

e) SANCHEZ DE BUSTAMANTE, TEODORO - COSTO Y PRECIO DE LOS TRANSPORTES FERROVIARIOS EN LA ARGENTINA - AÑO 1934

Con los datos estadísticos, publicados en la Estadística de los FF.CC., y de acuerdo con el criterio de P. Tajani en su obra "I trasporti sotto l'aspetto económico - 1932" efectúa su análisis para determinar el precio y costo medio total y costo medio parcial directo del pas-km. y tn-km. de pasajeros, cargas y encomiendas, como sigue:

A) Precio medio

- 1) tn-km. de carga útil m\$ñ 0,0383
- 2) pas-km. " 0,0248
- 3) tn-km. encomiendas y exceso equipajes " 0,1268
- 4) tn-km. de carga " 0,0302

B) Costo medio

- a) total de pas-km. m\$ñ 0,03762
- b) parcial directo pas-km " 0,020394
- c) total de la tn-km. de carga " 0,016177
- d) Parcial directo de la tn-km carga " 0,008771
- e) total tn-km. encomiendas y exceso equip. " 0,1912
- f) parcial directo " " " " " 0,1036

En una publicación del Instituto de Estudios Económicos del Transporte se pone de manifiesto- comparativamente- el costo medio general de la tn-km y pas-km del año 1934 en nuestro país -empresas de capital privado- y la de otros países.- Estos resultados del Instituto indicado los ha tomado de un trabajo publicado en la revista de "L'Union Internationale des Chemins de Fer", y para la fijación de las cifras resultantes de cada uno de los países ha sido calculada en m/n con el promedio de cambio oficial de venta en 1934, para así poder compararlas con las de nuestro país; como sigue:

P A I S E S	COSTO DE TRANSPORTE	
	pas-km.	tn-km.carga
Argentina	0,025	0,032
Alemania	0,015	0,022
Bélgica	0,009	0,019
Canadá	0,033	0,016
España	0,024	0,052
EE.UU.	0,028	0,016
Francia	0,011	0,019
Gran Bretaña	0,018	0,039
Noruega	0,033	0,040
Polonia	0,010	0,010
Suecia	0,024	0,028

Los distintos resultados de estos estudios, para el año 1934, nos muestran, para cada servicio, que sus cifras son distintas, sea ya en la determinación del costo de transporte para el servicio de pasajeros o en el de cargas, expresadas en su unidad de tráfico: pas-km o tn-km., como sigue:

UNIDAD	1929	1926-1927		AÑO 1934					
	Ing. Arturo Noni	Ferrocarril Sud		Dirección General de Ferrocarriles	Ingeniero Aristides J. Galofré	Ingeniero Teodoro Sanchez de Bustamante		Instituto de Estudios Económicos del Transporte	
	Gastos	Productos	Gastos	Gastos	Productos	Gastos	Productos	Gastos	Gastos
	En pesos moneda nacional de curso legal								
pas-km.	-	0,016194 0,017687	0,02464 0,015717	0,0290936	0,0252	0,0293	0,0248	0,03762	0,023
tn-km.	0,02182	0,030292	0,0210106	0,0177651	0,0309	0,013	0,0302	0,016177	0,032

-175-

Estas diferencias resultantes, en el costo medio total de la unidad de tráfico: pas-km o tn-km proviene seguramente de los distintos conceptos que deben haberse tenido presente para la formación de los grupos de cuentas de los gastos de explotación, y por lo tanto en la distribución de los porcentajes, a uno u otro de los servicios de: pasajeros, encomiendas y equipajes; y cargas y hacienda, lo que nos demuestra lo complejo que es su cálculo y el criterio para fijar la ubicación de sus gastos sobre todo si se tiene en cuenta la composición de los trenes y coeficiente de utilización de los vagones a la ida y a la vuelta.-

Corresponde ahora, que se indique también a qué cifra -por unidad de tráfico-, se ha llegado en los estudios de los costos de explotación de algunas empresas que hacen el transporte por caminos en nuestro medio y en otros países.-

a) DEL ING. NICANOR ALURRALDE.- Hombre estudioso e investigador, ha hecho importantes estudios sobre estos problemas y en uno de ellos ha expresado el resultado sobre algunos costos de explotación por carretera, los que han sido conocidos por intermedio de las publicaciones técnicas de la Dirección Nacional de Vialidad.-

El resumen de los costos de transportes estudiados por vehículo-kilometro es el siguiente:

Costo por ítem	Caminos pavimentados		Caminos de tierra abovedado	
	camión solo	camión con acoplado	camión solo	camión con acoplado
	En pesos moneda nacional de c/l			
Nafta	0,0506	0,0575	0,0552	0,0644
Acéite	0,0015	0,0017	0,0015	0,0017
Cámaras y cubiertas	0,0266	0,0533	0,0266	0,0533
Conservación	0,0028	0,0048	0,0035	0,0060
Depreciación	0,0112	0,0192	0,0140	0,0239
Garaje	0,0025	0,0055	0,0041	0,0060
Patente	0,0011	0,0017	0,0018	0,0031
Lonas	0,0012	0,0026	0,0019	0,0048
Interés	0,0028	0,0053	0,0046	0,0098
Seguro	0,0054	0,0069	0,0089	0,0128
Personal	0,0334	0,0371	0,0527	0,0659
Costo cuando el camión viaja cargado a la ida y a la vuelta por tonelada	0,1391 p.km	0,1956	0,1740	0,2517
Costo cuando el camión viaja cargado a la ida y vacío a la vuelta - por tonelada	0,0398	0,0356	0,0499	0,0458
Recargo del 30% del costo en concepto de ganancia por tm.	0,0239	0,0214	0,0299	0,0275
Costo incluido ganancia portm.	0,1035	0,0926	0,1297	0,1191

b) INSPECCION GENERAL COMERCIAL DE LA COMISION NACIONAL DE COORDINACION DE TRANSPORTES, por P. CHIANELLI.- Con las dificultades propias que comporta la falta de elementos estadísticos fehacientes, en esta repartición se ha comenzado a efectuar estos estudios con el análisis del tráfico y discriminación de los gastos de explotación en seis empresas que tienen sero vicios organizados de transportes, y en distintas condiciones

de explotación.- Sin comentarios, los resultados obtenidos son los siguientes:

1) Empresa con un tractor a gas-oil y uno a nafta con semiremolque; tres camiones a nafta y cuatro acoplados, en un camino asfaltado, recorrido directo de 195 km.- Se estudiaron 777 viajes en los que transportaron 9.236,7 tn, o sea; 5.019,9 tn a la ida y 4.216,8 tn. a la vuelta, produciendo 1.939.648 tn-km y el análisis de sus gastos fué el siguiente:

a) Combustible	m\$ <u>n</u> 0,06947	11,31 %
b) Lubricante	" 0,00850	1,39 "
c) Neumáticos	" 0,09104	14,83 "
d) Conservación	" 0,06335	10,32 "
e) Conductores y ayudantes	" 0,09156	14,91 "
Total y % de los Gastos directos o variables		m\$ <u>n</u> 0,32392 52,76 %
f) Gastos de talleres	m\$ <u>n</u> 0,02973	4,84 %
g) Administración, alquileres, gastos generales, etc.	" 0,07302	11,89 "
h) Conductores y ayudantes	" 0,05980	9,74 "
i) Impuesto, contribuciones, seguros	" 0,04206	6,85 "
j) Renovaciones	" 0,03855	6,28 "
k) Reservas	" 0,00330	0,54 "
l) Interés del capital invertido	" 0,04360	7,10 "
Total gastos fijos		m\$ <u>n</u> 0,29006 47,24 %
TOTAL GENERAL		m\$ <u>n</u> 0,61398 100.- %

El monto real de los gastos de la empresa resultó por tn-km.

a) Gastos variables	m\$ <u>n</u> 0,01901358	por tn-km
b) Gastos fijos	" 0,01432015	" "
TOTAL		m\$ <u>n</u> 0,03333373 por tn-km

y las entradas obtenidas alcanzaron a m\$n 0,036142 la tn-km.; pero con la aplicación de la ley 12.346 el gasto por tn-km. habría alcanzado:

a) Gastos variables	m\$ <u>n</u> 0,02721620	por tn-km
b) Gastos fijos	" 0,02437226	" "
TOTAL		m\$ <u>n</u> 0,05158846 por tn-km

o sea una diferencia entre ambos por tn-km del 35,38 %.-

2) Empresa con un tractor a gas-oil y otro a nafta con semi-remolque y un camión a nafta, en camino directo firme; asfal-

te-macadam de 720 km, se analizaron 56 viajes, en los que se transportaron 425,7 tn, produciendo 303.775 tn-km; el análisis de sus gastos fué el siguiente por km. recorrido.-

a) Combustible	m\$ n 0,0786909	16,96 %
b) Lubricante	" 0,0048106	1,04 "
c) Neumáticos	" 0,0972345	20,95 "
d) Conservación	" 0,0234136	5,04 "
e) Conductores y ayudantes	" 0,0322970	6,96 "
Total de los gastos variables	m\$ n 0,2364462	50,95 %
f) Gastos de talleres	m\$ n 0,0277298	5,97 %
g) Personal ocupado en la carga y descarga	" 0,0166379	3,59 "
h) Alquileres, gastos de administración y generales	" 0,0909437	19,59 "
i) Renovaciones	" 0,0229905	4,96 "
j) Impuestos y contribuciones	" 0,0118098	2,54 "
k) Seguros	" 0,0176186	3,80 "
l) Reservas	" 0,0123243	2,66 "
m) Interés del capital invertido	" 0,0275751	5,94 "
Total de los gastos fijos	m\$ n 0,2276294	49,05 %
TOTAL GENERAL	m\$ n 0,4640756	100,- %

El monto real de los gastos de la empresa resultó por tn-km.

a) Gastos variables	m\$ n 0,03530280	per tn-km.
b) Gastos fijos	" 0,02045046	" "
TOTAL	m\$ n 0,05575362	por tn-km.

y las entradas alcanzaron a m\$ n 0,0331644 por tn-km; pero con la aplicación de la ley 12.346 el gasto por tn-km. habría llegado:

a) Gastos variables	m\$ n 0,03752312	la tn-km.
b) Gastos fijos	" 0,03612397	" "
TOTAL	m\$ n 0,07364709	la tn-km.

3) Empresa con un camión a nafta y un acoplado, en un camino de tierra, de 197,4 km. y tráfico con intermedias.-

Se analizaron 216 viajes de ida y vuelta, transportando 1.305,4 tn, o sea 775,7 tn. a la ida y 529,7 tn, a la vuelta, con un total de 257.691 tn-km.

El análisis de sus gastos fué el siguiente:

CONCEPTO	Gasto por día y por kilómetro			% con acoplado
	Constan- te por día	Variables por km.	Constantes y variables por km.	
	En pesos moneda nacional de c/1			
1) Combustible		0,1007120	0,1007120	18,84
2) Lubricante		0,0104168	0,0104168	1,95
3) Neumáticos		0,0284160	0,0284160	10,97
4) Conservación		0,0265025	0,0265025	7,44
5) Conductores y Ayud.		0,0809942	0,0809942	15,15
Total gastos variab		0,2470415	0,2470415	54,35
6) Gastos de talleres	2,468		0,0228660	5,26
7) Conduct. y Ayudantes	12.-		0,0419327	7,85
8) Alquileres, gastos de administración y generales	9,188		0,0851209	15,92
9) Seguros	1,636		0,0151640	4,25
10) Impuestos y Contrib	0,873		0,0080910	2,50
11) Renovación	2,783		0,0257811	6,58
12) Interés del capital invertido	1,265		0,0117261	3,29
	50,213		0,2106818	45,65
	50,213	0,2470415	0,4577233	100,-
Acoplado				
Neumáticos		0,0302635	0,0302635	
Conservación		0,0132515	0,0132515	
Total gastos variables		0,0435150	0,0435150	
Seguro	0,818		0,0011726	
Impuestos y Contribuc	0,569		0,0052767	
Gasto de talleres	0,569		0,0052767	
Renovaciones	1,012		0,0093751	
Interés del capital invertido	0,633		0,0058631	
Total gastos fijos	3,601		0,0269642	
Total gastos fijos	53,814	0,2905565	0,5282025	

El monto real de los gastos de la empresa fue:

a) Gastos variables	m\$ n	0,04807642	por tn-km.
b) Gastos fijos	"	<u>0,01870236</u>	" "
TOTAL	m\$ n	0,06677878	por tn-km.

alcanzando las entradas a m\$ n 0,081649 tn-km; y con la aplicación de la ley 12.346 los gastos habrían llegado

a) Gastos variables	m\$ n	0,04807643	por tn-km.
b) Gastos fijos	"	<u>0,04038364</u>	" "
TOTAL	m\$ n	0,08846007	por tn-km.

4) Empresa con un camión a nafta y un acoplado en un camino de macadam asfáltico; 62% y tierra 38% del total del recorrido de 282,4 km.- Se analizaron 66 viajes, transportando 810,6 tn., o sea 431,1 tn. a la ida y 379,5 tn. a la vuelta, con un total de 228.982 tn-km.-El análisis de sus gastos es:

CONCEPTO	Gasto por día y por kilómetro			%
	Constante	Variables	Constantes	
	por día	por km.	y variables por km.	
En pesos moneda nacional de c/1				
1) Combustible		0,1052569	0,1052569	13,15
2) Lubricante		0,0106480	0,0106480	1,33
3) Neumáticos		0,0614371	0,0614371	11,35
4) Conservación		0,0804634	0,0804634	11,44
5) Conductores y Ayud.		0,0897586	0,0897586	11,21
Total gastos variables		0,3475640	0,3475640	48,48
6) Gastos de talleres	1,50		0,0201158	3,35
7) Conductores y Ayud.	13.-		0,1000697	12,50
8) Alquileres y gastos de Administración y generales	4,37		0,0586713	7,33
9) Reservas	2,40		0,0321854	4,02
10) Seguros	0,70		0,0091058	1,71
11) Impuestos y contrib.	2,13		0,0285109	6,24
12) Renovación	3,27		0,0525695	9,04
13) Interés al capital invertido	3,18		0,0427180	7,33
Total gastos fijos	30,55		0,3439464	51,52
<u>Acoplado</u>				
Neumáticos		0,0294357	0,0294357	
Conservación		0,0111753	0,0111753	
Total gastos variables		0,0406110	0,0406110	
Seguros	0,34		0,0045515	
Impuestos y contribuc.	1,60		0,0214569	
Gasto de talleres	0,50		0,0067053	
Renovaciones	1,23		0,0198476	
Interés capit.inverti.	1,19		0,0159473	
Total gastos fijos	4,86		0,0685086	
TOTAL GENERAL	35,41	0,3881750	0,8006300	100.-

El costo real de los gastos de la empresa ascendieron

a) Gastos variables	m\$ n	0,03069162	por tn-km
b) Gastos fijos	"	0,02062846	" "
Total	m\$ n	0,05132008	por tn-km.

alcanzando las entradas a m\$ n 0,0527813 la tn-km y con la aplicación de la ley 12.346, sus gastos habrían ascendido

a) Gastos variables	m\$ <u>n</u>	0,03069162	la tn- km
b) Gastos fijos	"	<u>0,03857925</u>	" "
Total	m\$<u>n</u>	<u>0,06927087</u>	la tn-km

5) Empresa con tres camiones a nafta y un acoplado que transita por un camino de macadam, tierra y ripio en la proporción de 32,55 %; 27,58 % y 39,67 % respectivamente y en un total de 987 km.- Se analizaron 26 viajes transportando 186 toneladas, o sea 94,4 tn. a la ida y 91,6 a la vuelta produciendo 183.610 tn-km.- El análisis de sus gastos dió el siguiente resultado:

CONCEPTO	Costo promedio 3 camiones y un acoplado por día y por km.			
	Constantes por día	Variables por km.	Constantes y variables por km.	camiones y acoplado
En pesos moneda nacional de 6/1				
1) Combustible		0,0676681	0,0676681	10,28
2) Lubricante		0,0073334	0,0073334	1,11
3) Neumáticos		0,0603383	0,0603383	9,16
4) Conservación		0,0623977	0,0623977	9,46
5) Conductor y ayud.		0,0709220	0,0709220	10,77
Total gastos variab.		0,2686595	0,2686595	40,78
6) Carga, descarga, conduct. y ayudantes	25.-		0,9730652	11,10
7) Gasto de talleres	13,50		0,0394552	5,99
8) Alquileres, gastos administr. y generales	57,15		0,1670166	25,37
9) Impuestos y contr.	4,36		0,0127601	1,94
10) Seguros	10,33		0,0302003	4,59
11) Renovación	12,26		0,0358355	5,45
12) Interés capit. inv	10,77		0,0314660	4,78
Total gastos fijos	133,37		0,3897989	57,42
TOTAL GENERAL	133,37	0,2686595	0,6584584	100.-

El costo real de los gastos de la empresa ascendió:

a) Gastos variables	m\$ <u>n</u>	0,02882794	la tn-km
b) Gastos fijos	"	<u>0,02778160</u>	" "
Total	m\$<u>n</u>	<u>0,05660954</u>	la tn-km.

alcanzando el importe unitario de sus entradas a m\$n 0,04874462, y con la aplicación de la ley 12.346 sus gastos habrían ascendido:

a) Gastos variables	m\$	0,03754887	la	tn-km.
b) Gastos fijos	"	<u>0,05447934</u>	"	"
Total	m\$	<u>0,09202821</u>	la	tn-km.

6) Empresa con dos tractores a gas-oil, 5 camiones a nafta y dos semiremolque, en un camino de macadam de 409 km.- Se analizaron 479 viajes transportando 3.417,8 tn., o sea 2.117,5 tn. a la ida y 1.300,3 tn. a la vuelta y 1.651,2 tn de fleteros contratados, produciendo 1.397.962 tn-km. El analisis de sus gastos por camión y acoplado dió el resultado de la planilla adjunta.- Las entradas por tn-km ascendieron a m\$ 0,041517 y sus gastos reales los siguientes:

a) Gastos variables	m\$	0,03273554	tn-km.
b) Gastos fijos	"	<u>0,01731506</u>	"
Total	m\$	<u>0,05005060</u>	tn-km.

y con la aplicación de la ley 12.346 habrían ascendido:

a) Gastos variables	m\$	0,03314727	tn-km.
b) Gastos fijos	"	<u>0,03410594</u>	"
Total	m\$	<u>0,06725321</u>	tn-km.

CONCEPTO	Gastos por día y por kilómetro							
	Camión a nafta y acoplado de 7½ tn. c/u		Camión a nafta de 8 tn		Camión a nafta de tn.		Camión a nafta y acoplado de	
	Constan-tes por día	Variables por km.	Constan-tes por día	Variables por km.	Constan-tes por día	variables por km.	Constan-tes por día	Variables por km.
	En pesos moneda nacional de c/1							
1) Combustible		0,0658935		0,0658935		0,0701897		0,0806846
2) Lubricante		0,0073348		0,0036675		0,0036675		0,0036675
3) Neumáticos		0,0330378		0,0465363		0,0465377		0,0775624
4) Conservación		0,0200000		0,0200000		0,0508935		0,0445568
5) Conductores y ayudantes		0,0550122		0,0550122		0,0550122		0,0550122
Total de gastos variables		0,1812782		0,1911084		0,2263006		0,2614835
6) Gastos de carga y descarga	1,69		0,68(1)		1,23(2)		1,20(3)	
7) Gastos de talleres	3,83		1,53(1)		2,80(2)		2,73(3)	
8) Conductores y ayudantes	12,50		12,50		12,50		12,50	
9) Alquil.gastos Admin.y generales	12,26		4,90(1)		8,95(2)		8,72(3)	
10) Impuestos y contribuciones	2,01		1,44		1,66		1,96	
1) Seguros	1,34		1,55		1,85		1,72	
2) Renovaciones	2,33		3,02		2,82		4,21	
3) Interés del capital invertido	1,21		1,84		1,75		2,69	
Total de gastos fijos	37,17		27,46		33,56		35,73	
ACOPLADO DE 7½ tn.								
Neumáticos		0,0500498						0,0317250
Conservación		0,0050000						0,0200000
Total de gastos variables		0,0550498						0,0517250
Impuestos y contribuciones	1,96						1,10	
Seguros	0,37						0,37	
Renovaciones	0,96						0,87	
Interés del capital invertido	0,84						0,70	
Total de gastos fijos	4,13						3,04	
TOTAL GENERAL	41,30	0,236328	27,46	0,1911084	42,80	0,2263006	38,77	0,3132085

(1) se toman 50 días
(2) " " 104 "
(3) " " 140 "

CONCEPTO	Gastos por día y por kilometro					
	Camión a nafta de		Camión a gas-oil de		Camión a gas-oil de	
	Constantes	Variables	Constantes	Variables	Constantes	Variables
	por día	por km.	por día	por km.	por día	por km.
En pesos moneda nacional de c/1						
1) Combustible		0,0658924		0,0170171		0,0170171
2) Lubrificante		0,0036675		0,0054058		0,0053790
3) Neumáticos		0,0775625		0,0775625		0,0775625
4) Conservación		0,0363729		0,0350982		0,0376643
5) Conductores y ayudantes		0,0550122		0,0550122		0,0550122
Total de gastos variables		0,2385075		0,1900958		0,1926350
6) Gastos de carga y descarga	1,47(4)		1,95(5)		1,99(6)	
7) Gastos de talleres	3,34(4)		4,43(5)		4,51(6)	
8) Conductores y ayudantes	12,50		12,50		12,50	
9) Alquil.gastos Administ.y generales	4,45(4)		8,26(5)		4,81(6)	
10) Impuestos y contribuciones	1,68		2,47		2,24	
11) Seguros	1,34		0,60		0,60	
12) Renovaciones	1,85		5,98		5,98	
13) Interés del capital invertido	1,59		4,67		4,67	
Total de gastos fijos	28,22		40,86		37,30	
TOTAL GENERAL	28,22	0,2385075	40,86	0,1900958	37,30	0,1926350

(4) se tomaron 125 días
(5) " " 175 "
(6) " " 100 "

Divididos estos costos de explotación de la tn-km según la clase de caminos utilizado, se llega a los siguientes resultados, con un coeficiente de aprovechamiento medio de los vehículos utilizados del 65%.-

1) Para los caminos firmes: macadam, asfalto

a) - Variables	m\$ <u>n</u>	0,03050919
b) - Fijos	"	<u>0,02930712</u>
Total	m\$ <u>n</u>	<u>0,05981631 tn-km.</u>

2) Para caminos de tierra

a) Variables	m\$ <u>n</u>	0,04807625
b) Fijos	"	<u>0,04038347</u>
Total	m\$ <u>n</u>	<u>0,08845972 tn-km.</u>

3) Para caminos firmes y tierra

a) Variables	m\$ <u>n</u>	0,03160143
b) Fijos	m\$ <u>n</u>	<u>0,03357927</u>
Total	m\$ <u>n</u>	<u>0,06518070 tn-km</u>

4) Para caminos firmes, tierra, arena, río

a) Variables	m\$ <u>n</u>	0,03754887
b) Fijos	"	<u>0,05147934</u>
Total	m\$ <u>n</u>	<u>0,09202821 tn-km</u>

Estos costos para el transporte de cargas, como es lógico, deben tomarse con el carácter de aproximados, ya que un mayor número de experiencias podría o no modificar estos resultados, de acuerdo a una mayor y mejor utilización media del material rodante.-

Si bien en estos estudios que hemos visto, el costo medio total resultante de la tn-km. en el transporte ferroviario de cargas, puede apreciarse en m\$n 0,02, ello no obstante, si descrimináramos este tráfico, según la clase de carga transportada, aprovechamiento de sus trenes y vagones, a la ida y a la vuelta, veríamos que no tendríamos

dudas -ante sus cifras- de que el costo medio real resultante por tn-km, útil y bruta, es muy superior a la cifra media indicada de $m\phi n$ 0,02 tn-km.

La falta de datos reales estadísticos (completos por cierto; pero necesarios a las empresas para orientarse) hace imposible que pueda realizar este análisis, a fin de fijar este costo medio parcial y total, ya que con ello le permitiría demostrar la hipótesis indicada, es decir: si en el tráfico de cargas exclusivamente; para granos y mercaderías generales; cubren o no su costo de transporte y hasta qué límites.- Sabemos que esta clase de tráfico es clasificada de superior -por su capacidad de pago; ya que su coeficiente de transporte lo permite y es de aquél tráfico que debe cubrir todos sus gastos: directos e indirectos; dejando además un margen de utilidades, para que le permita utilizarlo, no sólo para fomentar el tráfico de escaso valor (aunque éste no cubra la totalidad de los gastos fijos); sino que también, con ese margen, debe permitirle el desarrollo de las zonas límites, reduciendo virtualmente sus distancias, al permitir con sus flotes, acercarlas a los mercados de consumo y exportación.-

No obstante esta dificultad, veámos, tanto para el transporte de granos: trigo, maíz y lino, como para el de las mercaderías generales; y en sus distancias medias en algunas empresas, a qué importe medio de tarifa se ha llegado en su aplicación:

1) En el Ferrocarril Central Argentino, sus distancias medias de transporte pueden fijarse:

a) En lo que se refiere al transporte de granos, los datos que siguen son tomados de estudios serios hechos en esta empresa, proveídos gentilmente:

GRANOS	Distancia media km.	Flete medio m\$ñ	Tarifa por tn-km
Trigo	102	5,04	0,04938
Mais	99	4,24	0,04290
Lino	121	6,34	0,05241

b) En cuanto a mercaderías generales, no ha podido hacerse aquél estudio complicado para fijar sus valores medios, razón por la que sólo puedo expresar la curva de los precios de este transporte por clases, los que se fijan en los gráficos Nos. 67 y 68 ; tomando en forma presunta el kilometraje de 300 kilómetros como de distancia media de competencia en esta clase de transporte, y como flete medio el que corresponde a esa distancia para mínimo de 1000 kilos, en la B/211.- Luego el producido por tn-km. asciendo por clases como sigue:

Clase 1a.	m\$ñ tn-km	0,12
" 2a.	" "	0,10
" 3a.	" "	0,09
" 4a.	" "	0,08
" 5a.	" "	0,075
" 6a.	" "	0,07
" 7a.	" "	0,066
" 8a.	" "	0,0633

2) En el Ferrocarril del Sud, de acuerdo con una investigación que he hecho de las zonas de afluencia a los puertos de Quequén, Mar del Plata y Bahía Blanca. estas distancias medias, fletes y tarifa por tn-km para los cereales y lino, son los siguientes en el año 1936/37:

GRANOS	Distancia me- dia, -km,	Flete me- dio-m\$ñ	Tarifa por tn-km
Trigo	103	6,26	0,06
lino	177	10,47	0,059
avena	96	6,16	0,064
cebada	115	5,44	0,0473

pero con las tarifas actuales, estos datos han variado, disminuyendo el producido por tn-km.

En cuanto a las mercaderías generales, sólo de je constancia de las variaciones de los precios unitarios del transporte, en sus distintas clases, en los gráficos Nos. 69 y 70 y el que se refiere a los 300 kilometros como distancia media presunta para mínimos de 1000 kilos con los siguientes resultados:

Clase	1929		actual	
	1929	actual	1929	actual
1a.	0,211	0,14	0,211	0,14
2a.	0,1904	0,126	0,1904	0,126
3a.	0,1628	0,1159	0,1628	0,1159
4a.	0,1365	0,1066	0,1365	0,1066
5a.	0,1135	0,0981	0,1135	0,0981
6a.	0,09376	0,0903	0,09376	0,0903
7a.	0,074	0,074	0,074	0,074
8a.	0,0592	0,0592	0,0592	0,0592

cifras que, como puede verse, están lejos del precio medio de la tn-km. ya indicada, pero que si pudieramos ponderar con el tonelaje transportado por clases, nos acercaríamos a una cifra media por tn-km. de producido bastante cerca de lo que se indicara.-

3) En los Ferrocarriles del Oeste y Pacífico, las variaciones de los precios del transporte por tn-km y por clases, son los que se fijan en los gráficos Nos. 71 y 74 y en las cifras siguientes:

CLASES	OESTE		PACIFICO	
	Tarifas aplicadas a 300 km.			
	1929	actual	1929	actual
1a.	0,25286	0,14	0,23626	0,14566
2a.	0,2202	0,126	0,2079	0,13
3a.	0,18813	0,1159	0,17956	0,11433
4a.	0,1575	0,1066	0,1449	0,1020
5a.	0,13127	0,0981	0,1189	0,0933
6a.	0,10936	0,0903	0,09516	0,085
7a.	0,0875	0,084	0,07586	0,07586
8a.	0,07	0,07	0,06583	0,06583

De acuerdo con estos resultados de la tn-km. por clases, no es aventurado decir que si para llegar a

la solución de este complejo problema se pudieran tener los datos, en cada clase, de los tonelajes transportados, fletes y kilómetros corridos, para sacar así sus distancias medias y tarifas medias por tn-km.; es muy posible que el precio del servicio no se alejaría mucho de mⁿ 0,05 la tn-km en el total de las clases.- Además considero, que si se hace un serio análisis de los costos de explotación de los servicios -en un número suficiente- de experiencias-, con los datos de la composición de los trenes y coeficientes de utilización de los g^ones; a la ida y a la vuelta; habríamos de llegar a fijar, como ya he manifestado, costos medios reales por tn-km., bien distintos de los resultados en los estudios hechos.- Luego pues, con un análisis integral del problema se llegaría a fijar costos unitarios que serían -en algunos casos- superiores al producido medio por tn-km. del precio del servicio; es decir que, su transporte sería deficitario.- Poder llegar a esa comprobación, con esta hipótesis -para tráfico de elevada capacidad de pago- sería no hay duda, poder decir, que las tarifas para estas clases de cargas -que actualmente aplican los ferrocarriles no son ni justas ni razonables.-

1) Porque, a mi juicio, no basta que la tarifa sea excesiva, para declararla fuera de aquel "desideratum"; en razón de las condiciones económicas imperantes en las zonas; sino que también dejan de ser justas y razonables cuando -con un rico coeficiente de transporte- se las aplica tan excesivamente bajas que en algunos casos no cubre el costo directo del servicio.- Luego pues, en ambos casos, serían injustas porque: a) Con la tarifa excesiva se destruye toda fuente de tráfico al limitar, reducir o inutilizar el desarrollo de la productividad de las zonas a servir; b) o

con tarifas muy bajas aplicadas sólo para tratar de reducir o anular al competidor, se conspira, en este caso sobre todo -contra sus propios intereses- máxime teniendo en cuenta la mala situación económico-financiera porque atraviesan las empresas ferroviarias, ya que sin poder llegar a obtener los resultados que se han buscado, tampoco con ellas se llegan a beneficiar a los consumidores; en vista de que estas excesivas rebajas sucesivas, sólo han sido absorbidas por los exportadores, comerciantes mayoristas y en pocos casos por los minoristas.-

2) Porque tampoco debe considerarse razonable, que en el transporte de productos, con elevada capacidad de pago -o sea con un rico coeficiente de transporte-, no se le apliquen tarifas que cubran el costo total del servicio, o por lo menos -en muchos casos-, el costo medi parcial del mismo.- En nuestra ley sobre este punto, debería expresar con más claridad su finalidad, como la del "Comercio entre Estados" del 4/2/1887; cuando dice: "se prohíbe y declara ilegal todo precio que no sea justo y razonable "por la prestación de los servicios expresados"....., como "así tampoco debe autorizarse a un acarreador público sujeto a la ley, para que pueda cobrar o recibir una compensación igual en un recorrido más corto que por un recorrido más largo."

Si bien es cierto que, en este estudio, no he podido demostrar en forma fehaciente, que las tarifas aplicadas actualmente por las empresas ferroviarias -ypara esta clase de transportes-, no son ni justas ni razonables; en cambio se ha demostrado que las rebajas efectuadas han llegado a porcentajes de disminución enormes -según kilómetros.- Esto hace pensar, que las tarifas ferroviarias

aplicadas desde 1929 eran demasiado excesivas, y que ellas han pesado sobre nuestra economía nacional en los momentos de mayor depresión económica, y que en cambio, cuando la recuperación paulatina se ha producido en nuestro país, recién entonces es cuando las empresas ferroviarias han rebajado sus tarifas, por considerarlas excesivas, a pesar de que su situación económica-financiera no ha marchado con el mismo ritmo proporcional en este movimiento ascensional de recuperación económica.- No obstante, nada de esto se ha producido a mi juicio, sino que las empresas han operado en defensa de sus intereses al rebajar las tarifas y a fin de mitigar la competencia, -y eliminar al competidor

De esta lucha de tarifas, quienes son en realidad los que han resultado beneficiados?.- Para que estas rebajas resulten de positivos beneficios, ellas deben incidir en favor de la producción y de los consumos nacionales en las distintas zonas del país; pero a mi juicio, es contraproducente que ella incida exclusivamente a favor de los intermediarios.- Veámos, para salir de dudas, en el capítulo siguiente, quienes son los que han podido beneficiarse,.- Para ello debe hacerse un somero análisis comparativo entre los índices del costo de la vida; costo general de los precios y las tarifas ferroviarias.-

C A P I T U L O I V
 = = = = = = = = = = = = = = = =

- 1) Salario y costos: de la vida y del comercio al por mayor
- 2) Consideraciones sobre los índices económicos y sociales estudiados: a) de la producción y los consumos; b) de los salarios y costos; c) del valor adquisitivo de la moneda; d) del transporte ferroviario; 3) porcentaje de estos índices.-

1) Para fijar con aproximación las variaciones que han experimentado los índices de los salarios y costo de los artículos al por mayor - o costo de la vida y el de los gastos al por mayor, en nuestro medio y en los demás países; ya que éstos nos expresan si los aumentos o disminuciones del valor de los productos han pasado o no sobre los consumidores;- he tomado, para poder determinarlos, las importantes y serias investigaciones anuales que metódicamente realiza el Departamento Nacional del Trabajo.- Sin comentarios se transcribe lo que expresa este Departamento en la pag.8 de su estudio del año 1938, al recalcular los índices del costo de la vida con base al año 1929:

".....tanto la Sociedad de las Naciones como la Oficina del Departamento Internacional del Trabajo, para la presentación de los índices de la materia de su especialidad, han adoptado el año 1929 como nuevo punto de referencia, a los fines de efectuar consideraciones internacionales.- La situación del año 1929 representa en efecto, el último período estable inmediatamente anterior a la crisis económica mundial.- La serie de índices del costo de la vida recalculada, tomando como base el año 1929, se consigna en el siguiente cuadro":

Series de índices del costo de la vida base 1929=100			
AÑOS	N.I.	AÑOS	N.I.
1929	100.-	1934	78.-
1930	101.-	1935	83.-
1931	87.-	1936	91.-
1932	78.-	1937	93.-
1933	83.-	1938	92.-

Además en la pág.30 de la investigación citada se publica los números índices del salario real de la Capital Federal basados sobre los números índices de los salarios nominales y los del costo de la vida, con series refundidas, y tomando como base comparativa, el año 1929, como sigue:

1929	=	100.-	1934	=	99.-
1930	=	91.-	1935	=	101.-
1931	=	98.-	1936	=	95.-
1932	=	104.-	1937	=	96.-
1933	=	106.-	1938	=	96.-

así como también se hace referencia del nivel de vida de los obreros industriales en las provincias y territorios - mes de agosto de 1937- siendo sus promedios en el presupuesto familiar el siguiente:

DEMARCAACION GEOGRAFICA	Promedio por mes:	
	SALARIOS	GASTOS
	En pesos m/n de c/1	
Capital Federal	127,26	164,19
(Interior) provincias y territorios	97,21	112,39
	150,83	153,23

y en agosto de 1938, teniendo en cuenta que el índice 100 para la Capital Federal es de \$ 143,67, el suscripto ha fijado la relación con respecto al interior del país (provincias y territorios), como sigue:

DEMARCACION GEOGRAFICA	LOCALIDAD	PROMEDIO M\$N	N.I.
Capital Federal	-	143,67	100.-
Provincia de Bs.Aires	-	147,22	102,47
" " Entre Rios	Paraná	117,49	81,7
" " " "	Gualeguaychá	125,55	87,4
" " Jujuy	Jujuy	94,91	66,06
" " Mendoza	Rivadavia	99,67	69,37
" " Salta	Salta	119,03	82,85
" " San Juan	San Juan	118,03	81,46
" " San Luis	San Luis	110,76	77,09
" " Santa Fé	Santa Fé	135,11	94,11
" " "	Rosario	135,30	94,1
" " Tucumán	Tucumán	122,18	85,04

TERRITORIOS

Chaco	Resistencia	106,52	74,14
Chubut	Esquelante	95,99	66,81
Formosa	Formosa	85,08	59,21
La Pampa	Santa Rosa	113,35	78,90
Misiones	Posadas	107,90	75,10

Vemos, pues, que estos índices de vida, en las grandes ciudades del país- se acercan al número índice que corresponde a la Capital Federal, lo que nos induce a pensar que el máximo de este costo está dado por nuestra ciudad y que los que corresponden a provincias y territorios, desde el año, 1929, deben haber seguido el mismo ritmo que aquéllos, aunque con menor promedio, ya que las causas de sus variaciones, siguen al influjo de la situación nacional e internacional.- Como justificativo de ello, veámos como han marchado estos índices en Londres, París, Italia, Nueva York, Alemania; índices que han sido tomados del Boletín N°9-1939 de la Sociedad de las Naciones.

COSTO DE LA VIDA

AÑOS	Alemania	Estados Unidos	Italia	Inglaterra	Uruguay	Perú	Brasil	Argentina
	72	52-51	50	30-309	Montevideo	Lima	Rio de Janeiro	Bs.Aires
Números índices								
1929	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-
1930	96,2	96,6	96,6	96,3	100,1	95,8	90,9	101,5
1931	88,4	87,1	87,3	89,9	100,1	89,6	87,7	86,9
1932	78,4	77,8	83,1	87,8	98,6	85,6	88,-	77,6
1933	76,6	74,8	79,6	85,4	93,5	83,4	87,2	82,7
1934	78,6	79,3	75,5	86,-	93,5	84,9	94,1	77,6
1935	80,-	82,5	76,6	87,2	96,4	86,1	99,2	82,8
1936	80,8	84,7	82,6	89,6	95,8	90,4	113,9	90,5
1937	81,2	88,4	90,7	93,9	98,3	96,4	123,1	92,8
1938	81,6	86,3	98,-	95,1	98,2	97,5	-	92,-

Observamos, por las cifras transcriptas, que el costo de la vida en todos los países ha seguido el mismo ritmo, como una consecuencia de las causas generales similares que han actuado en la suba o la baja de los salarios y precios de los artículos de primera necesidad en relación con los que había en 1929.-Vemos también que nuestro standard de vida en 1938, ha bajado un 8% al que tenía en aquel año base, y no obstante ello, éste ha subido desde 1932 en un 14,4%, pudiendo ésto apreciarse, en el análisis de precios, de distintos artículos de primera necesidad desde octubre de 1933 a Diciembre 1938, que se consignan a continuación.-

PRECIOS DE ARTICULOS DE PRIMERA NECESIDAD

ARTICULOS	1 ^o trimestre 1933			A B C								1 9 3 4			
	Oct.	Nov.	Dic.	Enero	Feb.	Mar.	Abr.	Mayo	Jun.	Jul.	Ag.	Set.	Oct.	Nov.	Dic.
Pan	kg.	0,21	0,21	0,21	0,23	0,20	0,20	0,18	0,16	0,18	0,18	0,17	0,20	0,20	0,20
Papas	"	0,11	0,17	0,16	0,11	0,10	0,13	0,10	0,09	0,08	0,09	0,09	0,08	0,10	0,10
Carne-Carnasa, va- ca y vaquillona	"	0,56	0,54	0,53	0,52	0,48	0,51	0,50	0,43	0,42	0,50	0,56	0,53	0,53	0,53
Legumbres	"	0,22	0,26	0,39	0,40	0,40	0,34	0,31	0,28	0,28	0,29	0,36	0,33	0,31	0,31
Huevos	doc.	0,48	0,43	0,45	0,56	0,61	0,65	0,72	0,74	0,60	0,66	0,54	0,44	0,44	0,37
Pastas	kg.	0,29	0,29	0,28	0,26	0,28	0,25	0,24	0,21	0,27	0,27	0,24	0,27	0,28	0,28
Pescado	"	0,33	0,30	0,30	0,33	0,33	0,27	0,35	0,35	0,33	0,33	0,35	0,33	0,36	0,30
Aceite	lt.	1,16	1,11	1,11	0,95	1,09	1,05	1,02	0,98	0,94	0,93	0,91	0,85	0,84	0,90
Conserva	lata	0,27	0,26	0,24	0,24	0,25	0,24	0,28	0,21	0,27	0,27	0,22	0,22	0,21	0,20
Queso	kg.	1,-	0,99	0,99	0,95	0,98	1,-	0,99	0,82	0,84	0,79	0,80	0,83	0,82	0,87
Harina	"	0,19	0,15	0,15	0,14	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,16	0,16	0,15
Yerba	"	0,66	0,75	0,75	0,69	0,67	0,66	0,65	0,68	0,61	0,72	0,66	0,63	0,65	0,70
Azúcar	"	0,41	0,40	0,40	0,40	0,42	0,40	0,40	0,40	0,39	0,39	0,40	0,40	0,40	0,41
Arroz	"	0,45	0,47	0,45	0,45	0,46	0,43	0,45	0,45	0,43	0,45	0,45	0,41	0,42	0,41
Café	"	1,45	1,50	1,50	1,41	1,40	1,36	1,36	1,39	1,34	1,43	1,58	1,59	1,58	1,44
Leche	lt.	0,13	0,13	0,11	0,10	0,10	0,10	0,10	0,12	0,10	0,12	0,11	0,11	0,11	0,12
Vino	"	0,43	0,45	0,49	0,41	0,39	0,41	0,40	0,37	0,36	0,40	0,33	0,33	0,33	0,32
Seda	sifón	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
Tabaco	kg.	13,33	13,33	13,33	13,33	13,33	13,33	13,33	13,33	13,33	13,33	13,33	13,33	13,33	13,33
Carbón	"	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08
Kerosene	lt.	0,29	0,27	0,27	0,28	0,29	0,25	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	0,17	0,19
Jabón	kg.	0,23	0,24	0,23	0,25	0,25	0,25	0,25	0,24	0,22	0,22	0,21	0,24	0,25	0,24

AÑO 1935

Articulos	Enero	Febre.	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agost.	Setbre	Octbre	Novbre	Dicbre
Pan kg.	0,19	0,19	0,195	0,195	0,20	0,15	0,15	0,15	0,20	0,23	0,23	0,23
Papas	0,08	0,07	0,07	0,08	0,09	0,095	0,10	0,10	0,082	0,15	0,16	0,16
Carnes carne	0,51	0,48	0,48	0,55	0,53	0,53	0,58	0,61	0,64	0,64	0,63	0,62
Legumbres	0,31	0,31	0,35	0,34	0,35	0,37	0,35	0,35	0,32	0,32	0,37	0,41
Pastas	0,28	0,28	0,28	0,28	0,26	0,29	0,29	0,27	0,26	0,28	0,32	0,29
Pescados	0,36	0,52	0,41	0,51	0,33	0,35	0,36	0,50	0,53	0,55	0,45	0,48
Aceite Lt.	0,92	0,92	0,92	0,92	0,91	1,03	0,85	0,91	1,26	1,17	1,18	1,13
Conservas lata.	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,21	0,21	0,22	0,22	0,23	0,23
Queso kg.	0,89	0,89	0,91	1,01	1,-	1,04	1,07	1,03	1,02	1,17	1,48	1,26
Harina	0,16	0,16	0,16	0,15	0,15	0,14	0,15	0,15	0,15	0,19	0,17	0,22
Verba	0,73	0,73	0,73	0,73	0,73	0,72	0,81	0,76	0,76	0,77	0,76	0,81
Azúcar	0,40	0,40	0,41	0,41	0,41	0,41	0,42	0,42	0,41	0,41	0,43	0,44
Arroz	0,41	0,41	0,41	0,41	0,41	0,40	0,45	0,45	0,41	0,40	0,41	0,42
Café	1,42	1,42	1,43	1,50	1,50	1,58	1,49	1,50	1,30	1,39	1,40	1,41
Leche Lt.	0,11	0,145	0,145	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,14	0,14	0,14	0,15
Vino	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,37	0,38	0,35	0,37	0,36	0,37
Soda sigón	0,075	0,075	0,075	0,075	0,075	0,075	0,075	0,075	0,075	0,075	0,075	0,075
Tabaco Kg.	13,33	13,33	13,33	13,33	14,22	16,-	16,-	16,-	16,-	16,-	16,-	16,-
Carbón	0,08	0,08	0,08	0,085	0,08	0,08	0,09	0,085	0,08	0,08	0,09	0,10
Kerosene Lt.	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,18	0,20	0,20	0,17	0,165
Jabón kg.	0,24	0,24	0,25	0,25	0,24	0,24	0,27	0,32	0,38	0,39	0,34	0,35
Huevos dc.	0,54	0,60	0,71	0,80	0,87	0,70	0,66	0,62	0,57	0,53	0,55	0,54

AÑO 1986

ARTICULOS	enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setbre	Octbre	Novbre	Diciembre
Pan	kg. 0,26	0,28	0,28	0,28	0,27	0,26	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28
Papas	" 0,16	0,18	0,21	0,27	0,25	0,26	0,25	0,30	0,28	0,25	0,26	0,26
Carne, carapá vacu. vaquilli.	" 0,64	0,605	0,63	0,62	0,57	0,61	0,69	0,73	0,72	0,71	0,64	0,66
Legumbres	" 0,40	0,41	0,38	0,42	0,40	0,37	0,38	0,39	0,36	0,37	0,36	0,36
Huevos	doc. 0,55	0,535	0,64	0,71	0,77	0,78	0,89	0,49	0,47	0,49	0,53	0,60
Pastas	kg. 0,31	0,32	0,33	0,35	0,33	0,33	0,33	0,30	0,31	0,31	0,31	0,30
Pescado	" 0,40	0,38	0,50	0,44	0,39	0,39	0,55	0,55	0,55	0,53	0,45	0,37
Aceite	Lt. 1,16	1,13	1,07	1,13	1,07	1,09	1,08	1,09	1,08	1,09	1,09	1,07
Conservas	lata 0,20	0,225	0,23	0,24	0,23	0,24	0,23	0,25	0,24	0,23	0,24	0,24
Queso	kg. 1,35	1,31	1,31	1,16	1,20	1,29	1,19	1,22	1,25	1,23	1,07	1,04
Harina	" 0,22	0,19	0,21	0,22	0,22	0,22	0,21	0,21	0,22	0,23	0,22	0,22
Yerba	" 0,78	0,725	0,78	0,75	0,74	0,75	0,73	0,74	0,71	0,71	0,71	0,74
Azúcar	" 0,44	0,44	0,43	0,45	0,43	0,45	0,44	0,42	0,39	0,38	0,36	0,34
Arros	" 0,41	0,41	0,41	0,42	0,44	0,45	0,43	0,46	0,46	0,48	0,49	0,48
Café	" 1,41	1,35	1,23	1,27	1,26	1,25	1,24	1,27	1,26	1,25	1,23	1,22
Leche	Lt. 0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,15	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14
Vino	" 0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,38	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37
Soda	sigón 0,075	0,075	0,075	0,075	0,09	0,08	0,08	0,08	0,08	0,07	0,05	0,08
Tabaco	kg. 16.-	16.-	16.-	16.-	16.-	16.-	16.-	16.-	16.-	16.-	16.-	16.-
Carbón	" 0,09	0,085	0,08	0,09	0,09	0,09	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,08
Berosene	Lt. 0,21	0,21	0,19	0,19	0,20	0,20	0,20	0,21	0,20	0,20	0,20	0,20
Jabón	kg. 0,34	0,33	0,37	0,36	0,36	0,35	0,34	0,35	0,34	0,28	0,35	0,35

AÑO 1937

ARTICULOS	enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setbre	Octbre	Novbre	Diciere
Pan kg.	0,28	0,28	0,31	0,32	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,41	0,35	0,35
Papas	0,25	0,32	0,31	0,34	0,30	0,30	0,26	0,28	0,26	0,23	0,25	0,19
Carne, carnasa, vac. vaquillona	0,66	0,64	0,63	0,63	0,61	0,61	0,61	0,59	0,59	0,59	0,64	0,58
Legumbres	0,35	0,36	0,33	0,33	0,31	0,36	0,37	0,39	0,38	0,37	0,35	0,34
Huevos doc.	0,59	0,66	0,71	0,88	0,90	0,83	0,80	0,57	0,56	0,56	0,55	0,58
Pastas kg.	0,31	0,31	0,33	0,33	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,39	0,39	0,37
Pescados	0,36	0,48	0,58	0,60	0,75	0,75	0,55	0,53	0,54	0,52	0,46	0,43
Acete Lt.	1,07	1,11	1,08	1,11	1,11	1,21	1,22	1,20	1,20	1,19	1,18	1,11
Conservas lata	0,24	0,24	0,23	0,25	0,26	0,26	0,29	0,29	0,29	0,28	0,28	0,29
Queso kg.	1,02	1,05	1,08	1,16	1,10	1,04	0,98	0,98	0,95	0,97	0,96	0,95
Harina	0,22	0,22	0,22	0,24	0,27	0,26	0,27	0,27	0,27	0,31	0,30	0,26
Yerba	0,74	0,72	0,72	0,72	0,70	0,70	0,72	0,72	0,70	0,70	0,72	0,72
Azúcar	0,35	0,34	0,35	0,37	0,39	0,40	0,40	0,40	0,40	0,41	0,41	0,41
Arroz	0,48	0,52	0,48	0,50	0,50	0,49	0,51	0,50	0,50	0,51	0,50	0,49
Café kg.	1,23	1,34	1,30	1,30	1,28	1,28	1,31	1,28	1,31	1,30	1,30	1,29
Leche Lt.	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,15	0,15	0,15
Vino	0,37	0,37	0,38	0,37	0,36	0,37	0,36	0,36	0,37	0,36	0,36	0,36
Soda sifón	0,07	0,07	0,08	0,07	0,08	0,08	0,09	0,08	0,08	0,08	0,09	0,08
Tabaco kg.	16.-	16.-	16.-	16.0	16.-	16.-	16.-	16.-	16.-	16.-	16.-	16.-
Carbón	0,08	0,09	0,09	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
Kerosene Lt.	0,20	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19
Jabón kg.	0,35	0,35	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,35	0,35	0,35

AÑO 1938

ARTICULOS	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setbre	Octbre	Novbre	Dicbre
Fan kg.	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32
Fapas "	0,19	0,19	0,17	0,14	0,16	0,13	0,13	0,13	0,13	0,14	0,18	0,17
Carne, carnaza, vacu, vaquillonas "	0,56	0,60	0,59	0,59	0,59	0,58	0,66	0,60	0,56	0,58	0,58	0,55
Legumbres "	0,36	0,36	0,39	0,39	0,40	0,41	0,40	0,41	0,44	0,46	0,46	0,46
Huevos doc.	0,58	0,73	0,77	0,82	0,83	0,85	0,74	0,66	0,63	0,62	0,63	0,65
Pastas kg.	0,36	0,36	0,35	0,35	0,36	0,34	0,35	0,34	0,34	0,33	0,30	0,30
Pescados "	0,42	0,41	0,43	0,43	0,45	0,40	0,35	0,33	0,36	0,35	0,40	0,40
Aceite Lt.	1,11	1,13	1,12	1,10	1,08	1,01	0,97	0,95	0,95	0,98	0,96	0,96
Conservas Lata	0,31	0,30	0,31	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,29	0,29	0,29	0,29
Queso Kg.	0,97	1,01	1,01	1,03	1,04	0,98	0,91	0,92	0,98	0,89	1,02	1,-
Harina "	0,25	0,25	0,26	0,25	0,25	0,24	0,21	0,21	0,21	0,19	0,19	0,18
Yerba "	0,71	0,72	0,72	0,73	0,73	0,70	0,71	0,71	0,72	0,71	0,70	0,70
Arúsar "	0,41	0,41	0,41	0,41	0,42	0,41	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,41
Arroz "	0,49	0,49	0,49	0,50	0,49	0,47	0,47	0,47	0,47	0,46	0,45	0,45
Café "	1,28	1,32	1,16	1,16	1,15	1,16	1,15	1,15	1,15	1,14	1,13	1,13
Leche Lt.	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15
Vino "	0,37	0,35	0,36	0,36	0,36	0,37	0,37	0,37	0,36	0,36	0,39	0,38
Soda Sifón	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,10	0,10
Tabaco kg.	16,-	16,-	16,-	16,-	16,-	16,-	16,-	16,-	16,-	16,-	16,-	16,-
Carbón "	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
Kerosens Lt.	0,20	0,20	0,19	0,19	0,20	0,19	0,19	0,19	0,20	0,19	0,19	0,19
Jabón Kg.	0,35	0,34	0,34	0,33	0,34	0,35	0,35	0,35	0,33	0,33	0,34	0,34

Las fluctuaciones de estos índices, que por naturaleza se mueven con lentitud expresan los precios de los artículos al por menor o de primera necesidad, y nos muestran la tendencia general que han seguido en el período que vengo considerando, ya sea desde 1929, o desde 1933, y que para nuestro efecto, estas fluctuaciones debieran moverse con parecidas tendencias a las de los transportes de mercaderías generales y sus tarifas; lo mismo que las oscilaciones de los precios y tarifas de los cereales y del lino, según veremos más adelante.

Veámos ahora como han variado los precios de los artículos del comercio al por mayor, a causa de que sus índices nos reflejan las influencias económicas de índole general.- Como siempre se los indicamos comparativamente con los de otros países y éstos se toman del Boletín N° 9/1939 de la Sociedad de las Naciones, dejándome constancia de que éstos son de carácter simple y sin ponderar-

COMERCIO AL POR MAYOR

AÑOS	Alemania	EE. UU.	Italia	Inglat. Económ.	Fran- cia	Bra- sil	Perú	Argen- tina
	Números				Índices			
1929	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-
1930	90,8	90,7	89,5	85,-	88,4	74,7	95,9	95,6
1931	80,8	76,6	78,1	70,2	80,2	74,4	94,3	92,3
1932	70,3	68,-	73,-	67,7	68,2	73,4	91,7	92,8
1933	68,-	69,2	66,5	68,2	63,6	68,4	97,-	88,8
1934	71,7	78,6	65,-	71,-	60,-	67,-	101,3	101,9
1935	74,2	83,9	71,5	74,1	54,-	70,-	101,8	100,6
1936	75,9	84,8	80,1	88,6	65,5	81,-	103,4	102,9
1937	77,2	90,6	93,4	89,3	92,7	82,3	110,1	116,8
1938	77,1	82,5	100,3	77,8	104,1	-	110,3	109,4

Ernest Wagemann, en su obra "Estructura y ritmo de la economía mundial" expresa que estos índices de precios al por mayor no pueden considerarse en su totalidad homogéneos y con ellos interpretarse el movimiento de las curvas como de una igualdad económica absoluta, que sea susceptible de comparaciones, porque sino son los mismos artículos los que se comparan, ni tampoco actúan en ellos los mismos

factores para que nos permitan obtener índices de la misma homogeneidad.- En estas curvas, expresadas en el gráfico N° se reflejan sus tendencias, que tienen similitud con los distintos fenómenos económicos ya estudiados, lo que significa decir, que en forma general actúan los mismos principios de correlación económica mundial y sus oscilaciones siguen el mismo ritmo que se observa en todas las curvas ya indicadas.-

La intensidad del fenómeno de la suba o de la baja de los precios del comercio al por mayor, es igual en cada uno de los países que se han indicado, ya que, siendo como somos un país pasivo, nuestro nivel de precios depende de los precios internacionales, a los cuales nos sentimos sensibles, en cada una de las fluctuaciones que se operan en los países de gran magnitud económica, siempre como es lógico dentro de un régimen de patrón oro.-

El resultado de las oscilaciones de estos precios del "costo de la vida"; del "costo general" y de las tarifas de las empresas que he considerado, se expresan en números índices como sigue, dando valor 100 a los valores del año 1929 y 1934.-

Valor actual de las tarifas ferroviarias en relación con las del año 1929.- Comparaciones con los índices de vida y al por mayor

Clases y kilometraje.-		Central Argentino	Sud	Oeste	Pacífico
Números índices-valor 100 año 1929					
1a.	50	22,58	28,49	23,06	27,3
	100	33,12	37,98	20,75	39,5
	150	40,28	48,33	39,54	46,4
	200	47,31	55,96	46,13	50,8
2a.	300	57,33	66,44	55,36	61,6
	50	23,52	27,57	23,80	27,7
	100	34,50	36,78	31,74	40,1
	150	41,96	47,27	40,81	47,-
3a.	200	49,29	55,14	47,61	51,5
	300	59,72	66,16	52,56	62,5
	50	25,28	29,68	25,68	28,3
	100	37,06	39,52	34,22	40,8
4a.	150	45,09	50,84	44,01	47,9
	200	52,97	59,31	51,33	52,5
	300	64,17	71,16	61,60	63,6
	50	25,97	32,53	28,20	31,8
5a.	100	38,07	43,36	37,60	46,-
	150	46,31	55,75	48,33	54,-
	200	54,40	65,05	56,40	59,1
	300	65,91	78,07	67,68	70,3

AÑOS	Costo de la vida	Comercio al por mayor	Costo de la vida- se año 1929
Números indicadores			
1929	100,-	100,-	
1930	101,5	95,6	
1931	86,9	92,3	
1932	77,6	92,8	
1933	82,7	88,8	
1934	77,6	101,9	100,-
1935	82,8	100,6	106,7
1936	90,5	102,9	116,6
1937	92,8	116,8	119,6
1938	92,-	109,4	118,5

Clases y kilometraje		Central Argentina	Sud	Oeste	Pacifico
Números indicadores - valor 100 año 1929					
5a.	(50	28,86	36,04	31,17	35,7
	(100	42,37	48,01	41,51	52,3
	(150	51,51	61,74	53,41	61,8
	(200	60,50	72,02	62,28	68,1
	(300	73,71	86,43	74,73	78,4
6a.	) 50	29,78	40,14	34,12	40,7
	) 100	43,69	53,52	45,86	60,6
	) 150	53,13	68,81	58,98	72,3
	) 200	62,41	80,26	68,80	80,1
	) 300	75,64	96,30	82,56	88,3
7a.	(50	41,46	47,29	40.-	48,2
	(100	60,80	63,06	53,33	71,7
	(150	73,95	81,02	68,55	85,7
	(200	86,91	94,54	80.-	94,1
	(300	100.-	100.-	96.-	100.-
8a.	) 50	44,49	54,99	46,54	51,3
	) 100	65,30	73,26	61,98	76,9
	) 150	79,64	94,28	79,72	92,3
	) 200	93,24	100.-	92,97	100.-
	) 300	100.-	100.-	100.-	100.-

AÑOS	COSTO DE la vida	Comercio al por mayor	Costo de la vida. año base 1929
1929	100.-	100.-	
1930	101,5	95,6	
1931	86,9	92,3	
1932	77,6	92,8	
1933	82,7	88,8	
1934	77,6	101,9	100.-
1935	82,8	100,6	106,7
1936	90,5	102,9	116,6
1937	92,8	116,8	119,6
1938	92.-	109,4	118,5

Observamos que la tendencia de los movimientos de las curvas no es correlativa, es decir, que a nuevas disminuciones de tarifas, no exista una repercusión en estos precios; ya que, si nos fijamos mes a mes en la variación de los precios de los artículos de primera necesidad () (los que muchos de ellos deben clasificarse dentro del grupo del transporte de mercaderías generales); éstos han aumentado entre Octubre 1933 a 1938 (mes de diciembre) como sigue:

ARTICULOS	1934	1935	1936	1937	1938
	Números indicadores (mes Diciembre)				
Pan	83,3	95,8	116,67	145,83	133,33
Papas	71,4	114,2	185,71	135,71	121,43
Carnes--carneza	94,6	110,8	117,86	103,57	98,21
Fruta	112.-	241,7	187,12	158,90	134,97
Verdura	93,4	142,2	97,82	111,11	95,21
Legumbres	142,4	188,1	163,4	154,55	209,09
Huevos	142,5	135.-	150.0	145.-	162,50
Pastas	96,5	100.-	103,45	127,59	103,45
Pescado	171,5	137,2	105,71	122,86	114,29
Aceite	83,6	102,7	97,27	100,91	87,27
Conserva	74,1	85,2	88,89	107,41	107,41
Queso	87.-	126.-	104.-	93.-	100.-
Harina	100.-	146,7	146,37	173,33	120.-
Yerba	105,8	117,4	107,25	102,90	101,45
Azúcar	100.-	107,3	82,93	100.-	100.-
Arroz	91,1	93,3	106,67	108,89	100.-
Café	98.-	97,2	84,14	88,97	77,93
Vino	74,3	86.-	86,05	83,72	88,37
Tabaco	100.-	120.-	120.-	120.-	120.-
Carbón	100.-	125.-	100.-	112,50	112,50
Kerosene	95,4	83,3	100,5	95,48	95,48
Jabón	85,4	124,6	124,56	124,56	121.-

mientras que las tarifas ferroviarias desde 1936, han sido rebajadas.- Esto significa decir, que para el consumidor, las rebajas indicadas no han tenido ninguna influencia, salvo en aquellos casos en que los comerciantes o almacenes de campaña -en sus zonas- las hayan aplicado en una cierta medida, y como un medio de defensa competitiva en sus ventas.-

De todas maneras, -en los centros de consumos reducidos -siempre por falta o entendimiento de competidores-

y según sea el artículo de que se trate, esas rebajas en las tarifas ferroviarias, o han sido absorbidas por ellos directamente, o sólo han beneficiado -que es lo más común- a los mayoristas o intermediarios.- El beneficio que en mayor o menor grado puede haber sido absorbido por el consumo es con el importe de la rebaja en sus fletes, que ha debido hacerse por el transportador por camino, al tener que reducir éstos sus tarifas al límite ferroviario, en su servicio de puerta a puerta, y así siguiendo hasta el momento actual en la cual la tarifa de competitiva se vá transformando en destructiva.-

2) COMPARACION DE LOS INDICES ECONOMICOS Y SOCIALES ANALIZADOS

Como se ha manifestado anteriormente, para estudiar en forma integral el problema de las tarifas, determinar su razonabilidad y la incidencia que ella ha tenido en los distintos años, en el costo de los productos, es no sólo necesario relacionar, en los diversos índices económicos de la producción con los de los precios y sus oscilaciones, sino también con el índice del costo de la vida, costo general del comercio al por mayor y los del poder adquisitivo de la moneda.-

Como esta investigación abarca el período: 1928/29 a 1937/38, es dentro del mismo que debemos analizar sus tendencias y sus causas, todo lo que nos permitirá corroborar o no, si estos fenómenos económicos han tenido las mismas causas de orden general, que han obligado a sus curvas a seguir idéntico ritmo de depresión o recuperación que los de orden internacional.-

Una semejanza de las causas que ha producido la dirección de estos fenómenos económicos mundiales, la encontramos en el estudio presentado por el Comité Financiero de

la Sociedad de las Naciones en sus trabajos de la 76ª reunión, donde se explican las tendencias de estas curvas. Ello no obstante cabe decir, que estando el desarrollo de nuestra actividad económica sujeta al incremento o no de las ventas al exterior, o sea a una mayor absorción de nuestros productos por el mercado mundial; esto constituye el factor preponderante de la situación del país; ya que estando -como es realidad lo estamos- tan estrechamente ligados a la economía internacional, es lógico que hayamos seguido también el ritmo de sus variaciones, razón por la que aquellas causas -que es el motivo de las diversas variaciones en las curvas de la producción y del consumo- le sean aplicables a nuestro país desde 1929.-

Es por esto que la drástica caída de los precios de los productos en el orden internacional trastorna nuestra economía en su proceso de depresión descendente, -como lo hemos visto- hasta fines de 1933, después del cual este proceso es detenido para entrar en la fase creciente de un nuevo ciclo económico.- La influencia que tuvo este descenso en los índices económicos de los precios, trajo como consecuencia el desequilibrio en nuestro balance de pagos, provocando el cierre de la Caja de Conversión, así como el establecimiento del control de cambios por la desvalorización de la moneda.-

Ahora bien, la elevación de los precios internos con movimientos de ascensos a principios de 1934 -derivada de la desvalorización monetaria-, trajo la faz ascendente de los distintos índices económicos, todo lo cual ha repercutido en la producción, y como lógica consecuencia, en el volumen del tráfico ferroviario -según puede observarse en el gráfico que se agrega.- Con la intensificación de este proceso

de recuperación, ~~que~~ culmina en el primer semestre de 1937, como una consecuencia lógica del alza en los precios de los productos agropecuarios- acrecienta nuestra producción y el ritmo de las exportaciones.-

El nuevo período de depresión (que se inicia en 1937, tiene causas de otro origen a las ya apuntadas, ya que este es de onda corta, que se detiene a principios de 1939, y que ha sido motivada, por una parte, a la situación tensa e incierta de la política internacional; a dificultades experimentadas en algunas industrias; a la suba de los precios de los productos, como a la acumulación de stocks en previsión de un aumento mayor en los precios, etc., todo lo que repercutió en la menor demanda, e hizo bajar el nivel de los mismos.

Veámos ahora, por la comparación de los diversos índices expuestos, qué consecuencias podemos sacar para relacionarlas entre sí y con los de la tendencia que han seguido los índices de las tarifas ferroviarias. Estos índices han sido la guía que ha tenido el transporte camionero para la aplicación de sus tarifas, ya que, según se ha observado, este medio de transporte ha seguido el mismo ritmo de las oscilaciones de aquéllas, por razones económicas competitivas.-

1) En el poder adquisitivo de la moneda.- Las oscilaciones del poder de compra de la moneda está en relación inversa a la de los precios en general, así se expresa el Dr. Luis Roque Gondra () cuando dice que: "los precios agropecuarios ~~es la~~ recíproca del valor de la moneda, expresados en productos agropecuarios".-

En los dos gráficos que se agregan se muestra

~~que ha sido la variación de nuestro peso moneda nacional~~
() Teorías antiguas y recientes sobre la moneda, el crédito y los ciclos económicos - pag.92

con relación a la libra, el dollar y el franco, así como el comparativo con el de los precios de los cereales y lino y el de los productos agropecuarios.- A estos fines se ha tomado la cotización media mensual de estas monedas, publicadas en el Boletín de Estadística Agropecuaria de la Dirección General de Estadística y Economía Rural del Ministerio de Agricultura de la Nación; y como siempre se ha partido del año 1929 -valor 100- en su tipo de compra del mercado oficial, ya que en ese año nuestro peso moneda nacional -con relación a las monedas citadas-, se mantuvo muy cerca de la paridad, produciéndose luego su desvalorización en la proporción que se indica, todo lo que ha sido una consecuencia directa de la depresión económica internacional y nacional, al régimen de conversión y a la serie de medidas que se tomaron para contrarrestar los efectos del abandono del patrón oro.- Las cotizaciones medias anuales de las monedas indicadas y su por ciento de depreciación de nuestro peso, fueron las siguientes:



AÑOS	COTIZACION MEDIA ANUAL								
	Libra esterlina cambio par: m\$ 11,45 = 100			100 dollars cambio par: m\$ 235,40 = 100			100 francos cambio par: m\$ 10,835 = 100		
	En pesos moneda nacional o/l - números índices y por cientos								
1929	11,58	101,1	+ 1,1	238,39	101,2	+ 1,3	9,34	86,3	- 13,8
1930	13,29	116,1	+ 16,1	273,23	116,1	+ 16,1	10,73	99,-	- 0,97
1931	15,51	135,4	+ 35,4	344,3	146,2	+ 46,2	13,50	124,6	+ 24,6
1932	13,70	119,6	+ 19,6	388,51	165,-	+ 65,-	15,33	141,5	+ 41,5
1933	13,37	116,8	+ 16,8	323,28	137,3	+ 37,3	15,80	145,8	+ 45,8
1934	17,10	149,3	+ 49,3	339,36	144,2	+ 44,2	22,30	205,8	+ 105,8
1935	16,99	148,4	+ 48,4	346,35	147,1	+ 47,1	33,79	210,3	+ 110,3
1936	16,97	148,2	+ 48,2	340,52	144,6	+ 44,6	20,89	192,8	+ 92,8
1937	16,-	139,7	+ 39,7	323,34	137,4	+ 37,4	13,11	121,-	+ 21,-
1938	16,15	141,-	+ 41,-	330,59	140,4	+ 40,4	9,50	87,7	- 10,4

En cuanto al nivel de los precios de cereales y lino y el de los productos agropecuarios, fueron los siguientes:

AÑOS	Cereales y lino	Productos Agropecuarios
	Números índices	
1929	100.-	100.-
1930	100,6	83,7
1931	60,8	62,2
1932	65,9	57,5
1933	57,6	55,5
1934	61,9	68,9
1935	72,9	70,4
1936	70,3	84,4
1937	97,1	102,4
1938	-	-

Y la comparación de las oscilaciones de las tarifas ferroviarias con los índices de las cotizaciones ponderadas del trigo, maíz y lino, se expresan a continuación, siempre tomando las tarifas del transporte de estos granos, en el promedio de sus distancias a los puertos que al pie de cada cuadro se indica. - *gráficos 74-75-76 y 76'*

AÑOS	Tarifa ferroviaria para el transporte de TRIGO					Cotización ponderada.
	C. Argen. (1)	Sud(2)	Oeste (3)	Pacif. (4)	Promo- dio	
	Números indicadores					
1928/29	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-
1929/30	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	108,77
1930/31	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	62,45
1931/32	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	66,47
1932/33	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	57,65
1933/34	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	61,76
1934/35	94,8(1)	100.-	100.-	100.-	98,7	69,50
1935/36	94,8	100.-	100.-	100.-	98,7	91,51
1936/37	94,8	78,9(2)	100.-	100.-	93,42	130,51
1937/38	94,8	78,9	100.-	100.-	93,42	125,84

(1) Toma do distancia 160 km. (2) a Pto. Quequén dist. 184 km.

AÑOS	Tarifa ferroviaria para el transporte de MAIZ					Cotización ponderada.
	C.Arg.	Sud	Oeste	Pacífico	Promedio	
	Números indicadores					
1928/29	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-
1929/30	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	88,82
1930/31	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	53,58
1931/32	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	51,65
1932/33	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	53,74
1933/34	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	53,05
1934/35	100(1)	100(2)	100.-	100.-	100.-	62,89
1935/36	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	55,34
1936/37	100.-	94,36	100.-	100.-	98,59	72,86
1937/38	100.-	94,36	100.-	100.-	98,59	86,81

(1) Tomado distancia 200 km.-(2) a Pto. Quequén distan. 184 km.

LINO

1928/29	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-
1929/30	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	128,34
1930/31	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	76,73
1931/32	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	65,19
1932/33	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	61,45
1933/34	100.-	100.-	100.-	100.-	100.-	77,80
1934/35	91,18	100.-	100.-	100.-	98,62	79,70
1935/36	91,18	100.-	100.-	100.-	98,62	86,67
1936/37	91,18	71,65	100.-	100.-	91,53	96.-
1937/38	91,18	71,65	100.-	100.-	91,53	101,01

(1) Tomado distancia 290 km.- Pto. Quequén 204 km.

AÑOS	Precio al por mayor	Agropecuarios	No agropecuarios
1928/29	100.-	100.-	100.-
1929/30	95,6	85,7	99,5
1930/31	92,3	82,2	99,9
1931/32	92,8	57,5	103,2
1932/33	88,8	55,5	98,8
1933/34	101,9	68,9	111,9
1934/35	100,6	70,4	109,7
1935/36	102,9	84,4	108,5
1936/37	116,8	102,4	121,1
1937/38	109,4	-	-

2) En la producción y consumo nacional, hemos expresado anualmente el detalle del volumen de la producción y el aporte a la misma de las provincias y gobernaciones, así como el por ciento de contribución de éstas al total de la exportación.- Además se ha puesto de manifiesto la importancia que tiene el consumo nacional en el volumen de los productos que salen de cada provincia o gobernación a

consumirse en otras o en la Capital Federal, como también se ha expresado el volumen y valor de los artículos importados, ya que todos estos bienes han sido motivo de circulación en el país, y por lo tanto materia de transporte por los distintos medios, sea ferrocarriles, caminos y navegación, que se reflejan en el valor del transporte, donde se demuestra la importancia de cada uno de estos modos, lo que se explica en la expresión gráfica que se agrega.-

En el número siguiente y su representación gráfica ^{no. 11} se resume lo expuesto sobre la producción y los consumos nacionales:

1 AÑOS	2 CEREALES Y LINO									
	3 PRODUCCION		4 Exportación y consumo y % sobre la producción				8 Valor de la exportación N.I.	9 Transportado por los FF.CC. y % sobre la producción y exportación.		
	5 miles tn	6 N.I.	7 miles tn	8 % sobre C.2	9 N.I.	10 consumo %		11 miles tn	12 N.I.	13 $\frac{9 \times 100}{C.2}$
1928/29	19.214	100.0	13.959	72,6	100.0	11,1	100.-	16.169	100.0	84,1
1929/30	14.165	73,7	8.652	61,1	62.0	15,5	51,8	10.783	66,7	76,1
1930/31	20.162	104,9	16.137	80.-	115,6	10,9	62,2	13.937	86,2	69,1
1931/32	17.333	90,2	13.522	78.-	96,9	13.-	59,9	16.130	99,8	92.-
1932/33	16.642	86,6	11.219	67,4	80,4	13,6	45,7	12.572	77,7	75,5
1933/34	17.471	90,9	12.687	72,6	90,8	13,3	63,1	13.612	84,2	77,9
1934/35	21.737	113,1	13.486	62.-	96,6	10,5	67,4	13.502	83,5	62,1
1935/36	16.080	83,7	11.903	74.-	85,3	14,2	67,9	12.073	74,7	75,1
1936/37	19.172	99,8	15.435	80,5	110,6	12,8	105,-	17.058	105,6	89.-
1937/38	12.196	63,5	6.401	52,1	45,8		46,8	8.296	51,3	68.-

(continúa)

AÑOS	12	13		14	15	16	17	18
	Valor de la producción	Total de la Exportación.-		valor	% del valor exportación sobre la pro ducción	Importación		Valor del consumo nacional
		Toneladas				Toneladas	valor	
		N. I.			%		N. I.	
1928/29	100.-	100.-		100.-	34,5	100.-	100.-	100.-
1929/30	82,8	66.-		64,4	26,8	94,8	85,7	90,3
1930/31	72,2	110,6		67,2	32,1	67,9	59,6	69,9
1931/32	71,3	91,7		59,4	28,7	53,6	42,8	66,4
1932/33	68,6	82,5		51,7	25,6	53,1	46,2	68,1
1933/34	78,4	91,3		66,4	29,2	56,4	56,6	73.-
1934/35	84,8	97,2		72,4	29,4	60,5	59,6	78,6
1935/36	89,2	87,5		76,4	29,5	63,6	60,2	81,6
1936/37	105,7	109,2		106,6	34,7	79,3	79,6	94,7
1937/38	89,5	54,6		64,6	24,9	76.-	74,4	92,9

3) En el valor relativo de los transportes.- Si bien no se ha expresado en detalle cuál ha sido -en el período considerado- los gastos del transporte, ya que solo hemos puesto de manifiesto en gráficos los índices del flete cobrado por producto transportado y el total por empresa (de capital privado) a este respecto debo manifestar que:

1) concentrándose en las grandes ciudades y especialmente en la de Buenos Aires la mayor población y consumo de la producción, las cargas deben recorrer, -en muchos casos-, la distancia de "una jornada" para llegar a sus mercados, dado la extensión de nuestro territorio.-

2) Que importando de los distintos países, grandes cantidades de productos manufacturados y de consumo, buena parte de ellos son transportados al interior del país, ya que un porcentaje mayor de éstos se utilizan o se consumen en los puertos.-

3) Que la importancia preponderante de los productos que transportan los ferrocarriles es del siguiente orden:

- a) La materia prima de producción nacional que no se consume en el lugar de producción.-
- b) Los productos importados y no consumidos en los puertos
- c) La materialprima elaborada redistribuida en el país, y
- d) El ganado en pie.

De estos transportes podemos afirmar que de acuerdo con los datos estadísticos que hemos indicado, más del 75% de los mismos se refieren a artículos de producción nacional, y la importancia preponderante de cada producto como sigue:

PREPONDERANCIA DE LOS PRODUCTOS TRANSPORTADOS

PRODUCTOS	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
	por cientos									
Cereales y lino	37,5	29,1	36,6	43,9	38,4	40,5	39,7	37,1	41,8	26,2
Hacienda	12,1	14,6	12,9	11,4	13,3	13,7	14,1	15,1	12,2	16,8
Mercaderías generales	14,-	12,2	9,9	8,4	8,7	7,9	8,5	8,8	7,7	9,4
Leña y carbón e leña	2,8	3,5	3,4	2,8	3,2	3,-	3,9	3,1	2,6	2,8
Azúcar y caña de azúcar	2,6	2,4	3,2	2,3	2,7	3,3	2,6	3,5	3,-	0,7
Vino	2,5	2,9	2,3	2,-	1,9	2,2	2,6	2,8	2,5	2,9
Harina	1,6	1,8	1,6	1,5	1,7	1,6	1,7	1,6	1,3	1,6
Kerosena, nafta, petróleo	2,1	2,8	2,5	2,3	2,4	2,-	2,1	2,4	2,1	3,-
Madera	1,7	1,9	1,7	1,5	1,7	1,9	2,-	2,1	1,7	2,2
Piedra	1,7	2,1	2,5	2,2	2,2	1,9	1,9	2,5	2,2	3,2
Papas	1,2	1,2	1,2	1,1	1,2	1,1	1,1	1,2	0,4	0,9
Cal y piedra de cal	1,1	1,3	1,-	0,7	1,-	0,8	1,-	1,1	0,9	1,5
Fruta fresca	0,9	1,-	0,9	1,2	1,4	1,2	1,-	1,2	1,2	1,3
Cemento	0,6	1,1	1,3	1,2	1,2	1,-	1,4	1,6	1,3	1,8
Otros product. y tráfico Gobierno	17,6	22,1	19,-	17,5	19,-	18,-	17,4	15,9	19,1	25,7

y el valor de los fletes de esta materia transportada puede indicarse como sigue:

AÑOS	Cereales y lino	Hacienda	Merc. generales	Industrias y varios	TOTAL
En pesos moneda nacional oro sellado					
1928/29	49.842.154	16.627.303	35.930.220	73.148.690	175.548.367
1929/30	30.371.296	15.790.387	32.174.581	75.647.263	143.983.529
1930/31	35.255.160	14.345.252	21.829.046	64.614.120	136.043.578
1931/32	44.283.191	12.924.658	17.890.630	57.813.616	132.912.095
1932/33	34.565.569	12.777.656	16.210.518	51.731.174	115.284.917
1933/34	35.215.806	13.361.572	15.337.502	54.466.849	118.381.729
1934/35	34.322.721	13.493.226	16.386.515	59.504.881	123.707.343
1935/36	30.309.253	14.552.993	16.296.710	38.457.034	119.615.990
1936/37	39.539.762	14.406.541	16.249.284	70.386.904	140.582.491
1937/38	19.087.025	14.516.179	13.690.184	60.691.566	107.984.954

1) En estas cifras no se incluyen los fletes de los Ferrocarriles Rosario a Puerto Belgrano y Compañía General.-

2) En el total general solo faltan las cifras de la Compañía General y en el año 1937/38 el F.C. Central Córdoba;

3) No se incluye en los fletes el del F.C. Santa Fé años 1936/37 y 1937/38.

La disminución de los fletes ferroviarios debemos buscarlos en el transporte de los cereales y lino y mercaderías generales, que representan el % del tráfico total y si bien debemos atribuirlo en parte a la situación internacional, que nos ha repercutido, no podemos dejar de reconocer, según hemos analizado, que buena parte de esta disminución en el tonelaje transportado y flete cobrado se debe:

- 1) A la competencia que en forma cada vez más intensa le viene haciendo el transporte por caminos;
- 2) A las rebajas de tarifas que han ido sucesivamente aplicando los ferrocarriles, con el propósito de recuperar este tráfico.

3) PORCENTAJES QUE REPRESENTAN LOS INDICES ESTUDIADOS

Se han expuesto desde 1929 los índices de la producción y los consumos nacionales, los de transportes ferroviarios, los de la situación económica y financiera de los ferrocarriles de (capital privado), los del nivel del costo de la vida, de los precios al por mayor, agropecuarios, no agropecuarios, cereales y lino; trigo, maíz y lino, así como los del valor de la moneda, a fin de aportar la mayor cantidad de elementos que puedan ser comparables para que nos dé la impresión de haber seguido la dirección que corresponde y de que surjan de por sí solas las conclusiones de este estudio integral.- De más está decir que todo lo que se ha expuesto es suficientemente conocido (aunque en forma aislada) por la generalidad de las personas, y por lo tanto no se ha dicho ninguna novedad; pero no obstante ello era necesario demostrarlo, con la mayoría de los elementos coordinados, a fin de que éstos puedan verse en su conjunto y concretados en este largo proceso que nos demuestra la dirección de los movimientos de sus índices. *-gráfico 81 a 96*

La importancia de los porcentajes en más o en menos de todos los índices relacionados con los del año base 1929, puede verse en los siguientes resultados, los que se han tomado como sigue:

- 1).-Con los resultados del año 1933, por ser el de mayor depresión económica del decenio;
- 2).-Con los resultados del año 1937, por el de mayor recuperación económica; del decenio;
- 3).-Con los resultados del año 1938, por ser el de iniciación de un nuevo período de corta depresión económica;
- 4).-Comparativamente entre los años 1933 y 1937;
- 5).-Con los resultados de los promedios quinquenales, porque su comparación nos da índices más ajustados:
 - a) Promedio 1930-1933
 - b) " 1934-1938
- 6).-Por último con los resultados del promedio 1930-1938
Cada uno de estos resultados son como sigue:

1) Porcentajes del año 1933 comparados con los de 1929.

DESCRIPCION	EN	
	Más	Menos
	Por cientos	
1) En la producción de cereales y lino		13,4
2) En el tonelaje exportado:		
a) Productos de la ganadería		9,2
b) " " " agricultura		18,1
c) " " forestales		4,7
3) En el valor de la exportación:		
a) Productos de la ganadería		38,8
b) " " " agricultura		38,8
c) " " forestales		67,-
4) En el costo de la vida		17,2
5) En la importación		
a) Tonelaje		46,9
b) Valor		54,2
6) En el nivel de los precios:		
a) Al por mayor		11,2
b) Agropecuarios		44,5
c) No agropecuarios		1,2
d) Cereales y lino		42,6
e) Trigo		42,6
f) Maíz		46,3
g) Lino		38,6
7) En el transporte ferroviario:		
a) Tonelaje de cereales y lino		24,-
b) " " mercaderías generales		53,4
c) " " total		25,5
d) Fletes cereales y lino		30,7
e) " " mercaderías generales		54,9
f) Flete total		34,3
8) Equido de explotación ferroviaria		56,3
9) En el valor de las monedas:		
a) libra esterlina con nuestro peso m/n	25,4	
b) Dollar con nuestro peso m/n	35,6	
c) Franco " " " "	44,-	
10) Tarifas ferroviarias-mercaderías generales		-

2) Porcentajes del año 1937 comparados con los de 1929

DESCRIPCION	EM	
	Más	Menos
	Por cientos	
1) En la producción de cereales y lino		0,2
2) En el tonelaje exportados:		
a) Productos de la ganadería	0,8	
b) " " agricultura	10,5	
c) " forestales		10,3
3) En el valor de la exportación:		
a) Productos de la ganadería	6,9	
b) " " agricultura	4,2	
c) " forestales	9,5	
4) En el costo de la vida		7,2
5) En la importación:		
a) Tonelaje		20,7
b) Valor		20,5
6) En el nivel de los precios		
a) Al por mayor	16,8	
b) Agropecuarios	2,4	
c) No agropecuarios	21,1	
d) Cereales y lino		2,9
e) Trigo	30,5	
f) Maíz		27,1
g) Lino		4,-
7) En el transporte ferroviario:		
a) Tonelaje de cereales y lino	7,1	
b) Tonelaje de mercaderías generales		46,7
c) Tonelaje total		4,-
d) Fletes de cereales y lino		17,1
e) Fletes de mercaderías generales		50,6
f) Flete total		19,9
8) Líquido de explotación ferroviaria		31,3
9) En el valor de las monedas:		
a) Libra esterlina con nuestro peso m/n	59,7	
b) Dollar con nuestro peso m/n	57,4	
c) Franco " " "	21,-	
10) Tarifas ferroviarias-mercaderías generales.-véase pág. del estudio		

3) Porcentajes del año 1938 comparados con los de 1929

DESCRIPCION	%	
	más	menos
	por cientos	
1) En la producción de cereales y lino		36,6
2) En el tonelaje exportado:		
a) Productos de la ganadería		2,6
b) " " " agricultura		50,6
c) " forestales		16,6
3) En el valor de la exportación:		
a) Productos de la ganadería		6,3
b) " " " agricultura		53,5
c) " forestales		2,4
4) En el costo de la vida		8.-
5) En la importación:		
a) Tonelaje		24.-
b) valor		25,4
6) En el nivel de los precios:		
a) Al por mayor	9,4	
b) Agropecuarios		
c) No agropecuarios		
d) Cereales y lino	4,5	
e) Trigo	25,8	
f) Maíz		13,2
g) Lino	1.-	
7) En el transporte ferroviario:		
a) Tonelaje de cereales y lino		48,5
b) " " mercaderías generales		49,7
c) " total		24,8
d) Fletes de cereales y lino		57,8
e) " " mercaderías generales		52,4
f) Flete total		33,1
8) Líquido de explotación ferroviaria		53,2
9) En el valor de las monedas:		
a) Libra esterlina con nuestro m/n	41.-	
b) Dollar con nuestro peso m/n	40,4	
c) Franco con nuestro peso m/n		10,4
10) Tarifas ferroviarias-mercaderías generales - véase pág.		

4) Porcentajes comparativos entre los de 1937 y 1933

DESCRIPCION	EN		
	mas	menos	
	por cientos		
1) En la producción de cereales y lino	15,2		
2) En el tonelaje exportado			
a) Productos de la ganadería	10,8		
b) " " agricultura	34,9		
c) " forestales			5,8
3) En el valor de la exportación:			
a) Productos de la ganadería	74,5		
b) " " agricultura	70,2		
c) " forestales	39,4		
4) En el costo de la vida	12.-		
5) En la importación:			
a) Tonelaje	49,1		
b) Valor	73,6		
6) En el nivel de los precios:			
a) Al por mayor	31,5		
b) Agropecuarios	71,6		
c) No agropecuarios	69,6		
d) Cereales y lino	69,7		
e) Trigo	26,4		
f) Maíz	35,6		
g) Lino	56,2		
7) En el transporte ferroviario:			
a) tonelaje de cereales y lino	40,8		
b) " " mercaderías generales			14,3
c) " total	29.-		
d) Fletes de cereales y lino	18,2		
e) Fletes de mercaderías generales	13,4		
f) Flete total	21,9		
8) Líquido de explotación ferroviaria	37,7		
9) En el valor de las monedas:			
a) Libra esterlina con nuestro m/n	19,6		
b) Dólar con nuestro peso m/n	-		
c) Franco con nuestro peso m/n			17.-
10) Tarifas ferroviarias-mercad. generales véase pág.			

5) Procentajes del promedio 1930-33 comparado con los de 1929

DESCRIPCION	EN	
	más	menos
	por cientos	
1) En la producción de cereales y lino		13,4
2) En el tonelaje exportado:		
a) productos de la ganadería		4,0
b) " " " agricultura		10,9
c) " " forestales		13,3
3) En el valor de la exportación:		
a) Productos de la ganadería		29,6
b) " " " agricultura		41,6
c) " " forestales		18,6
4) En el costo de la vida		12,8
5) En la importación:		
a) Tonelaje		32,5
b) Valor		41,5
6) En el nivel de los precios:		
a) al por mayor		7,6
b) agropecuarios		35,3
c) no agropecuarios	0,3	
d) Cereales y lino		24,9
e) Trigo		26,2
f) Maíz		37,5
g) Lino		17,1
7) En el transporte ferroviario:		
a) Tonelaje de cereales y lino		20,1
b) " " de mercaderías generales		42,5
c) Tonelaje total		18,3
d) Fletes de cereales y lino		27,5
e) " " de mercaderías generales		45,7
f) Flete total		24,8
8) Líquido de explotación ferroviaria		40,4
9) En el valor de las monedas:		
a) Libra esterlina con nuestro m/\$n	20,6	
b) Dólar con nuestro peso m/n	59,4	
c) Franco " " " "	48,2	
10) Tarifas ferroviarias-mercaderías generales	-	-

5) b) Porcentajes del promedio 1934-38 comparados con los de 1929

DESCRIPCION	%	
	mas	menos
	por cientos	
1) En la producción de cereales y lino		9,8
2) En el tonelaje exportado:		
a) Productos de la ganadería		6,4
b) Productos de la agricultura		12,3
c) Productos forestales		12,--
3) En el valor de la exportación:		
a) Productos de la ganadería		12,5
b) " de la agricultura		30,5
c) " forestales	0,4	
4) En el costo de la vida		13,3
5) En la importación:		
a) Tonelaje		32,9
b) Valor		34,5
6) En el nivel de los precios:		
a) Al por mayor		
b) Agropecuarios		18,5
c) No agropecuarios		
d) Cereales y lino	12,8	15,1
e) Trigo		4,8
f) Maíz		33,8
g) Lino		11,8
7) En el transporte ferroviario:		
a) Tonelaje de cereales y lino		18,8
b) Tonelaje de mercaderías generales		49,3
c) Tonelaje total		15,1
d) Fletes de cereales y lino		33,1
e) Fletes de mercaderías generales		51,2
f) Flete total		24,4
8) Líquido de explotación ferroviaria		45,1
9) En el valor de las monedas:		
a) Libra esterlina con nuestro m/n	43,7	
b) Dollar con nuestro peso m/n	40,9	
c) Franco " " " "	89,7	



BIBLIOTECA

6) Procentajes del promedio de 1930-38 comparados con los de 1929

DESCRIPCION	EN	
	mas	menos
	Por cientos	
1) En la producción de cereales y lino		10,4
2) En el tonelaje exportados:		
a) Productos de la ganadería		5,3
b) " de la agricultura		11,7
c) " forestales		12,5
3) En el valor de la exportación:		
a) Productos de la ganadería		20,1
b) " de la agricultura		35,4
c) " forestales		7,9
4) En el costo de la vida		12,7
5) En la importación:		
a) Tonelaje		32,8
b) Valor		37,6
6) En el nivel de los precios:		
a) Al por mayor	0,1	
b) Agropecuarios		26,9
c) No agropecuarios	6,6	
d) Cereales y lino		19,5
e) Trigo		14,-
f) Maíz		35,4
g) Lino		14,2
7) En el transporte ferroviario:		
a) Tonelaje de cereales y lino		17,3
b) Tonelaje de mercaderías generales		44,6
c) Tonelaje total		13,9
d) Fletes de cereales y lino		29,9
e) Fletes de mercaderías generales		45,7
f) Flete total		21,6
8) Líquido de explotación ferroviaria		40,9
9) En el valor de las monedas:		
a) Libra esterlina con nuestro m/\$n		33,4
b) Dollar con nuestro peso m/n		40,3
c) Franco " " " "		71,2

RESUMEN GENERAL

DESCRIPCION	AÑOS Y PERIODOS CONSIDERADOS					
	1933	1930/33	1937	1938	1934/38	1930/38
	Números índices					
1) Producción de cereales y lino	86,6	86,6	99,8	63,4	90,2	89,6
2) En el tonelaje exportado:						
a) Productos de la ganadería	90,8	96,-	100,8	97,7	93,6	94,7
b) " de la agricultura	81,9	89,1	110,5	49,4	87,7	88,3
c) " forestales	95,3	86,7	89,7	83,4	88,-	87,5
3) En el valor de la exportación:						
a) Producto de la ganadería	61,2	70,4	106,9	93,7	87,5	79,9
b) " de la agricultura	61,2	58,4	104,2	46,5	69,5	64,6
c) " forestales	33,-	81,4	109,5	97,6	100,4	92,1
4) En el costo de la vida	82,8	87,2	92,8	92,-	86,7	87,3
5) En la importación:						
a) Tonelaje	53,1	67,5	79,3	76,-	67,1	67,2
b) Valor	45,8	58,5	79,3	74,6	65,5	62,4
6) En el nivel de los precios:						
a) Al por mayor	88,8	92,4	116,8	109,4	106,3	100,1
b) Agropecuarios	55,5	64,7	102,4	-	81,5	73,1
c) No agropecuarios	98,8	100,3	121,1	-	112,8	106,6
d) Cereales y lino	58,4	75,1	97,1	104,5	84,9	80,5
e) Trigo	57,4	73,8	130,5	125,8	95,8	86,-
f) Maíz	53,7	62,5	72,9	86,8	66,2	64,6
g) Lino	61,4	82,9	96,-	101,-	88,2	85,8
7) En el transporte ferroviario:						
a) Tonelaje de cereales y lino	76,-	79,9	107,1	51,5	81,2	82,7
b) " de mercaderías generales	46,6	57,5	53,3	50,3	50,7	55,4
c) " total	74,5	81,7	96,-	75,2	84,9	86,1
d) Fletes de cereales y lino	69,3	72,5	82,9	92,2	66,9	70,1
e) " de mercaderías generales	45,1	54,3	49,4	47,6	48,8	54,3
f) Flete total	65,7	75,2	80,4	69,9	75,6	78,4
8) Líquido de explotación	43,7	59,6	68,7	46,8	54,9	59,1
9) En el valor de las monedas:						
Libra esterlina con nuestro peso m/n	115,4	120,6	139,7	141,-	143,7	133,4
Dólar con nuestro peso m/n	135,6	139,4	137,4	140,4	140,9	140,3
Franco " " " "	244,-	148,2	121,-	89,6	189,7	171,2

El análisis de estos porcentajes nos dice:

- 1) Que los índices resultantes en 1933 -comparados con los de 1929, son los de mayor depresión económica del decenio considerado, y a la vez son los que más se acercan a las oscilaciones experimentadas en 1938, aunque bien puede decirse que el descenso en 1938, tiene por origen causas bien distintas a las producidas en los otros períodos considerados;
- 2) Que para tener índices más ajustados, se ha promediado los resultados, en cada uno de los años 1930-1933 inclusive, demostrándonos -en este promedio de cuatro años, que en este ciclo se ha llegado al retroceso de máxima intensidad en los precios de los productos agropecuarios, afectando -su forma violenta- no sólo a la producción, sino también al volumen de los negocios en general;
- 3) Que los índices del año 1937, son los que más se acercan a los valores del año 1929, y nos demuestran la acentuada mejora para la economía del país, con lo que nos trae el proceso de recuperación económica;
- 4) Que a fin de evitar que sólo se conozca los valores máximos de los índices analizados, se han promediado también cada uno de los años del quinquenio: 1934-1938 - hemos visto que después de varios años de depresión económica, desequilibrio en los negocios y balances de pago persistencia en los precios agrícolas por debajo de sus costos de producción; se inicia en 1934 un nuevo ciclo de recuperación económica, que se vá acentuando en forma persistente hasta adquirir su máximo de fuerza ascendente en el año 1937.-
- 5) Que si bien en este período de recuperación económica se debe principalmente al intenso aumento en los precios de los productos agropecuarios, y a la mejora experimentada en los precios internacionales, lo que hace aumentar el ritmo de

nuestras exportaciones y el volumen de los negocios internos; lo que ha repercutido en el tráfico, ello no obstante es en este ciclo cuando ha comenzado la disminución de las tarifas ferroviarias, la que alcanza su máxima intensidad en 1937-38;

6) Que nuestra economía evoluciona -dentro de las condiciones indicadas- y que sus movimientos ondulatorios de alzas y bajas corrigen el de los precios hasta restablecer su equilibrio, lo que permite la seguridad en los negocios y su expansión, al permitir la correlación favorable -entre costos y precios en nuestro medio;

7) Que como un antecedente, se presentan además, los promedios decenales de cada uno de los productos estudiados, a fin de demostrar cuales son estos valores reajustados, e índices de valores medios; aún cuando ellos no digan los movimientos ondulatorios sufridos, ni las causas y remedios influyentes para llegar al mantenimiento del equilibrio económico;

8) Que de todos los índices estudiados -hemos observado que los que se refieren al transporte y fletes de cereales y lino y mercaderías generales -no siguen el mismo ritmo de las oscilaciones de los del nivel general de los precios, y agropecuarios; lo que nos induce a expresar que para ellos existen otras causas influyentes y que la principal de ellas es la competencia y las disminuciones habidas en las tarifas ferroviarias.-

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Este extenso, engorroso e integral estudio económico y financiero en que se ha desenvuelto el país y las empresas de transporte desde 1929, ha sido necesario para poder probar la justa correlación de las circunstancias prósperas o adversas de nuestra economía en sus fuentes productoras y la repercusión que ha tenido en la circulación de estos bienes por los distintos medios de transportes utilizados.- Se ha querido además relacionar, en la forma más estrecha posible -para que ellos puedan ser apreciados en sus justos términos- todos los factores que han podido influenciar directa o indirectamente, en la disminución del tráfico ferroviario y sus tarifas, como su desviación a otros medios de transporte.- A la vez se ha puesto de manifiesto la vinculación de los costos de transporte con los precios de los productos en la economía nacional, como también los coeficientes de transporte de algunos de éstos estudiados.- Las observaciones que pueden sacarse de esta investigación, son las siguientes:

- 1) Que es sorprendente el desarrollo que ha adquirido el transporte automotor en nuestro país, el que ha estado y continuará evolucionando en relación directa con la construcción de nuevos caminos perfeccionados nacionales y provinciales, y en correlación con su mejoramiento y conservación.-
- 2) Que la característica principal de los caminos perfeccionados queda reflejada en la reducción de los costos unitarios de explotación;
- 3) Que actualmente el transporte por carretera mueve anualmente un tonelaje elevado e intenso tráfico, en las distintas zonas del país, sea de artículos manufacturados, productos

de la agricultura y ganadería, que sólo una estadística orgánica obligatoria y mecanizada puede orientar a los poderes públicos en sus conclusiones por la observación sistematizada de los hechos;

4) Que este tráfico ha de hacerse cada vez más intensivo, con costos de explotación más reducidos, cuando el coeficiente de utilización del conjunto de su material rodante sobrepase en media anual al 70% de su tráfico de ida y de vuelta;

5) Que este medio de transporte está llamado a estimular una intensa actividad económica interna, en coordinación con los otros medios, acelerando la circulación de los bienes en sus múltiples formas, dado las ventajas económicas de su mayor movilidad y flexibilidad, al permitir el tráfico sin trasbordos, poniendo directamente en contacto a productores y compradores;

6) Que las ventajas económicas del transporte por carretera, a determinadas distancias, es bien manifiesta, porque el costo de la unidad de tráfico es más reducido y permite una mayor intensidad, regularidad en el servicio y mejor utilización del material rodante.- Además porque, si para completar el recorrido a servir es necesario más de un día de viaje, los costos de transporte tienden a aumentar, sea por el mayor gasto del personal de conductores y ayudantes -(con más de tres jornadas)- viáticos, conservación, instalaciones permanentes en la ruta; etc., como a la poca posibilidad del tráfico de vuelta, y a fletes poco remunerativos.-

7) Que se hace necesario la modificación de la Ley 12.346 a fin de que se incluyan en ella, a los transportadores de un sólo vehículo que realicen el tráfico público superior a 50 km. del límite urbano, con lo que ha de permitir no sólo la agrupación de los transportadores por caminos, sino que tam

bién han de llegar a tener tráfico continuado y remunerativo de ida y de vuelta, con empresas organizadas, por medio de una competencia coordinada que tienda a esos fines:

a) Sea por la necesidad económica -al amparo de la ley- de poder substituir-en su momento- a algunos servicios ferroviarios secundarios, o de carretera que deban suprimirse según la intensidad del tráfico o largas distancias, evitándose así la explotación paralela de ambos sistemas, como resultado de la comparación de sus costos unitarios de explotación y necesidades de las zonas servidas en caminos radiales;

b) Por la fijación periódica de un límite de penetración remunerativo del transporte automotor, de acuerdo al análisis comparativo de los costos de explotación, y según los resultados que fije la igualdad económica de ambos sistemas, ya que como expresa Gimenez y Ontiveros en su obra "El automóvil y el ferrocarril"....."si bien la superioridad técnica del ferrocarril sigue siendo indiscutible, en cambio no impide que exista una zona amplia para la competencia del transporte por carretera, a causa de que el problema es esencialmente económico".-

c) Por la aplicación de tarifas que permite el desarrollo de ambos sistemas, sin perjuicio para el interés del público.-

8) Que las constantes rebajas de tarifas hechas por los ferrocarriles, en el transporte de mercaderías generales y de granos, según distancias a los mercados o a los puertos, en la época de recuperación económica, lo han sido por razones competitivas y no de acuerdo al coeficiente de transporte de las cosas transportadas; máxime cuando -dichas rebajas- no han beneficiado aparentemente ni a productores ni consumidores, sino a los intermediarios y mayoristas.-

9) Que las tarifas no sólo deben considerarse que han dejado

de ser justas y razonables, cuando son excesivas, porque atacan la fuente de producción nacional de las distintas zonas del país, sino que a su juicio caen también dentro de aquél principio fundamental, cuando sin causa justificada se las aplica demasiado reducidas, ya que en esta forma competitiva forzada se las vierte en destructivas de otras industrias, sin beneficio aparente para productores y consumidores;

10) Que lo expuesto está amparado en conceptos vertidos por la Dirección General de Ferrocarriles, en su informe del año 1928, sobre revisión de tarifas de las empresas ferroviarias, conceptos, que a su juicio pueden ser aplicables no sólo cuando son excesivas o demasiado bajas, ya que debe existir una estrecha correlación entre la economía general del país y las finanzas de las empresas.- A este respecto manifiesta el referido informe:

"Que siendo la tarifa resultante un conjunto de factores económicos esencialmente diversos y variables como ser el costo de transporte, el peaje, el costo de producción, el valor de cambio de las mercancías, etc., sus condiciones de justicia y razonabilidad, reconocido, en un momento dado, por la homologación que autoriza su vigencia; son susceptibles de modificarse por alteraciones de dichos factores, en forma tal que, una determinada, varias y en casos extremos, todas las tasas del transporte pueden dejar de ser justas y razonables.- Este hecho obliga a una reforma de los precios, que puede y debe ser materia de producto de la respectiva empresa, que es parte interesada en cuidar y acrecentar el tráfico; más en cuyas manos no pueden quedar librados en absoluto los intereses de la producción nacional, por lo cual, frente a su silencio, puede ser indispensable una intervención del Estado, a posteriori de la aprobación primi-

"tiva, con el objeto de reajustar toda tarifa que ha dejado
"de satisfacer las condiciones básicas de la ley, a fin de en
"cuadrarla dentro de ella....."- agregándose en este in-
forme que se adopta en estas conclusiones: ".....al asali
"zar las tarifas.....a fin de apreciar de sujusticia y ra-
"sonabilidad; para resolver su aprobación, modificación o re-
"chazo, deberán tenerse en cuenta todos los factores que in-
"tervienen en su formación, procurando que cada rubro de la
"producción soporte la tasa que económicamente le corresponde
"a la par que el conjunto pueda rendir lo suficiente para que
"la empresa obtenga los medios necesarios para su explotación
"más el beneficio legítimo, que no podrá exceder del límite
"de la ley 5315; pero que deberá acercarse a él todo cuánto
"los intereses generales lo permitan."

11) Que estos conceptos básicos, en todo estudio de tarifas han de tenerse en cuenta, razón determinante por las que la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, ha de encontrarse-en su momento- en la situación de tener que expresar, que el precio del servicio actual que aplican las empresas de cargas por camino no cubren las exigencias de la ley 12.346 y las del art.160 de su reglamento general.-

12) Para llegar al "ansiado equilibrio económico de ambos sistemas" -como una aspiración -antes de idear restricciones al desarrollo del transporte automotor; los remedios hay que buscarlos en la gravitación resultante de los verdaderos factores económicos que influyen; a fin de llegar con una más estrecha colaboración; dentro de los medios legales, a una competencia coordinada de los transportes.-

28/viii/940

-----000-----
Paracual Bianelli

A P E N D I C E N° 1

PRODUCCION DE CEREALES Y LINO, ETC.

DE CADA UNA DE LAS PROVINCIAS Y GO

BERNACIONES DURANTE EL PERIODO :

1928/29 a 1937/38

---o---

--o--

-o-

-

APENDICE N° 1

Expuestas, en el texto de este estudio, la masa general de tráfico a transportar y sus valores en este apéndice se indicará por Provincias y Gobernaciones, en qué proporción han contribuido anualmente, a esta riqueza agrícola. Se tratará de poner de manifiesto en porcentajes, cuáles son las zonas más intensas de explotación agropecuaria, queriendo con ello demostrar las regiones más adecuadas, en la especialización de nuestros principales productos, que son otras tantas fuentes de tráfico.

Además de las planillas que expresan los números absolutos, por estadísticas gráficas retrospectivas, se indicará las variaciones del área sembrada, cosechada y producción en toneladas de los principales productos, y sus índices (con valor 100, para el año 1929), todo lo que permitirá observar, en forma objetiva, la importancia de esta riqueza agrícola argentina.

1).-PROVINCIA DE BUENOS AIRES.-

TRIGO

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I.	Hectáreas cosechadas	N.I.	Producción en tn.	% sobre total del país	N.I.
1928/29	3.731.160	100,-	3.700.860	100,-	4.069.558	42,8	100,-
1929/30	3.564.900	95,5	2.752.830	74,4	2.237.811	50,6	55,-
1930/31	3.758.500	100,7	3.405.879	92,-	2.633.220	41,7	64,7
1931/32	3.047.750	81,7	2.753.700	74,4	2.660.300	44,5	65,4
1932/33	3.672.850	98,4	3.382.450	91,4	3.287.454	50,1	80,8
1933/34	3.675.320	98,5	3.454.030	93,3	3.650.628	46,9	89,7
1934/35	3.444.000	92,3	3.273.800	88,5	3.129.500	47,8	76,9
1935/36	3.138.000	84,1	2.730.000	73,8	2.300.000	60,5	56,5
1936/37	3.287.470	88,1	3.083.200	83,3	3.060.000	45,4	75,2
1937/38	3.830.900	102,6	3.212.242	86,8	2.430.400	48,3	59,7

M A I Z

Ejercicios	Hectareas sembradas	N.I.	Hectareas cosechadas	N.I.	Producción en tn.	% sobre total del país	N.I.
1928/29	1.749.320	100,-	1.347.899	100,-	1.799.673	28,1	100,-
1929/30	1.952.300	111,6	1.526.400	113,2	3.047.578	42,8	169,3
1930/31	1.981.000	113,2	1.625.700	120,6	3.620.110	34,-	201,1
1931/32	2.166.000	123,8	1.313.120	97,4	2.348.823	30,9	130,5
1932/33	2.165.900	123,8	1.602.600	118,9	2.890.122	42,5	160,6
1933/34	2.296.850	131,3	1.490.720	110,6	2.452.349	37,6	136,3
1934/35	2.456.000	140,5	1.939.650	143,9	3.654.000	33,6	214,1
1935/36	2.472.000	141,3	1.668.990	123,8	3.696.813	37,1	205,4
1936/37	2.345.700	134,1	1.787.270	132,6	3.708.510	40,6	206,1
1937/38	1.987.800	113,6	1.191.150	88,4	1.692.300	28,3	94,-

L I N O

1928/29	566.700	100,-	508.280	100,-	390.243	19,6	100,-
1929/30	537.800	94,9	456.925	89,9	330.564	26,-	84,7
1930/31	619.680	109,3	518.955	102,1	402.076	20,2	103,-
1931/32	697.120	123,-	610.400	120,1	444.030	19,6	113,8
1932/33	577.900	102,-	556.600	109,5	459.831	29,2	117,8
1933/34	654.930	115,6	596.750	117,4	598.796	37,7	153,4
1934/35	859.800	151,7	825.450	162,4	665.200	32,8	170,4
1935/36	992.000	175,-	865.000	174,1	550.000	41,3	140,9
1936/37	856.300	151,1	820.300	161,4	616.000	33,3	157,9
1937/38	820.000	144,6	763.594	150,2	571.300	37,1	146,3

A V E N A

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I.	Hectáreas cosechadas	N.I.	Producción en tn.	% sobre total del país.	N.I.
1928/29	1.164.900	100,-	722.250	100,-	814.520	86,1	100,-
1929/30	1.190.165	102,2	746.250	103,3	901.030	80,9	110,6
1930/31	1.163.700	99,9	743.100	102,9	761.645	86,-	93,5
1931/32	1.035.350	88,9	677.290	93,8	937.349	88,5	115,1
1932/33	1.103.290	94,7	728.900	100,9	853.300	84,5	104,7
1933/34	1.084.400	93,1	564.965	78,2	735.600	88,3	90,3
1934/38	1.053.400	90,4	690.500	95,6	736.228	81,7	90,4
1935/36	925.000	79,4	465.100	64,4	460.000	88,5	56,5
1936/37	986.250	84,7	650.800	90,1	700.000	88,4	85,9
1937/38	1.002.000	86,-	580.798	80,4	579.730	84,1	71,2

C E B A D A

1928/29	358.700	100,-	272.500	100,-	285.080	77,9	100,-
1929/30	401.370	111,9	267.670	98,2	318.721	90,7	111,8
1930/31	372.850	103,9	245.190	90,-	255.021	83,7	89,4
1931/32	369.030	102,9	290.400	106,6	337.282	78,3	118,3
1932/33	436.810	121,8	400.280	146,9	559.795	80,-	196,4
1933/34	501.110	139,7	417.775	153,3	576.522	78,5	202,2
1934/35	575.000	160,3	417.930	153,3	594.392	76,1	208,5
1935/36	594.000	165,6	405.000	148,6	400.000	87,-	140,3
1936/37	562.000	156,7	432.930	158,8	575.000	88,5	201,6
1937/38	582.200	162,3	388.945	142,7	464.300	90,4	162,8

P A P A S

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I.	Hectáreas cosechadas	N.I.	Producción en tn.	2 años V. tal del país	N.I.
1928/29	106.360	100,-	91.995	100,-	500.363	72.1	100,-
1929/30	107.990	101,5	95.005	103,3	619.502	70,5	123,8
1930/31	107.426	100,9			912.633	72,9	182,4
1931/32	94.670	89,1			598.192	65,-	119,5
1932/33	62.610	77,6			372.397	47,4	74,4
1933/34	84.330	79,2			540.476	56,6	108,-
1934/35	94.620	88,9			373.215	48,1	74,5
1935/36	90.980	85,5	54.520	59,3	183.630	36,6	36,7
1936/37	80.935	76,1	52.011	56,5	178.531	55,2	35,6
1937/38	73.346	69,9	67.191	73,-	591.011	62,1	118,1

G I R A S O L

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I.	Hectáreas cosechadas	N.I.	Producción en tn.	N.I.
1934/35	62.500	100,-	59.100	100,-	47.280	100,-
1935/36	67.365	107,7	49.261	63,3	37.700	79,7
1936/37	128.607	205,7	108.632	184,1	76.721	166,4
1937/38	172.340	275,7	149.690	253,6	114.424	242,-

UVA ELABORADA Y VINO OBTENIDO.-

Ejercicios	Uva elaborada quintales	N.I.	Vino obtenido hectólitros	% sobre total del país	N.I.
1928/29	114.979	100,-	79.534	0,96	100,-
1929/30	51.149	44,4	34.167	0,6	42,9
1930/31	127.596	110,9	84.085	1,5	105,7
1931/32	62.419	54,2	41.436	2,-	52,1
1932/33	137.270	119,3	90.600	1,1	113,9
1933/34	99.328	86,3	66.924	0,9	84,1
1934/35	66.683	57,9	43.022	1,-	54,-
1935/36	74.275	64,5	47.606	0,8	59,8
1936/37	82.737	71,9	51.398	0,6	64,6
1937/38	55.498	48,2	38.228	0,4	43,-

El total del tonelaje de cereales y lino exportador por los puertos de la Provincia de Buenos Aires, lo suponemos que corresponde no sólo a la producción de la Provincia, sino también a la producción de la Gobernación de La Pampa, ya que sus productos tienen salida por los puertos de Bahía Blanca, que son los de su zona de afluencia; y su tonelaje, números índices y por cientos, son los siguientes, comparados con el total de ambas producciones.

AÑOS:	Relación de la exportación de cereales y lino con la producción en Bs. Aires y La Pampa						
	TRIGO	MAIZ	AVENA	CEBADA	LINO	TOTAL	N.I.
	En miles de toneladas y porcentajes						
1928/29	3.608	2.030	426	844,4	382	5.687,4	100,-
%	74,4	111,7	50,3	84,4	93,4	81,5	
1929/30	1.305	2.111,4	453	144	263	4.276,4	63,9
%	53,8	68,9	49,8	44,-	79,2	60,6	
1930/31	1.779	4.286	641,3	204	354	7.264	108,6
%	61,5	111,9	82,7	76,5	87,4	89,-	
1931/32	2.100,3	2.479	694	265	412,4	5.950,7	89,-
%	72,7	105,1	71,9	68,9	92,2	84,4	
1932/33	2.754	1.779,3	425	439	408	5.805,3	86,8
%	82,6	61,3	46,2	66,9	86,4	70,1	
1933/34	2.736	1.829	502	519	500	6.086	91,-
%	66,4	73,-	66,2	76,1	82,5	70,6	
1934/35	2.494	2.369	374	412	566	6.215	92,9
%	68,2	58,9	47,7	57,3	83,8	63,1	
1935/36	1.235	2.854,4	175	238	511,4	5.013,6	75,-
%	51,2	76,3	37,3	54,5	92,3	65,9	
1936/37	2.121	3.468	398	245	558	6.790	101,5
%	65,8	92,5	56,2	39,8	90,4	76,2	
1937/38	1.108	870	363	209	415	2.965	44,3
%	43,7	51,2	62,1	43,5	72,6	60,5	

En el gráfico que se agrega podrá observarse con más claridad, año a año, la importancia de la exportación de cada cereal y lino sobre la producción, y en cuanto al tonelaje de las papas y harina, la estadística es la que se expresa en el cuadro siguiente:

AÑOS:	E X P O R T A C I O N D E					
	PAPAS	% sobre la producción	N.I.	HARINA	% sobre la producción	N.I.
	T o t a l e s					
1928/29	17.078	3,41	100,-			100,-
1929/30	33.039	5,33	193,4			
1930/31	32.929	3,6	192,8			
1931/32	27.339	4,57	160,-			
1932/33	21.011	5,64	123,-	3.397		
1933/34	24.354	4,5	142,6	36.665		
1934/35	28.577	7,65	167,3	19.750		
1935/36	-	-	-	15.260		
1936/37	1.363	0,76	0,8	16.858		
1937/38	4.420	0,74	2,6	27.074		

En cuanto a los totales de la producción de cereales y lino, en la Gobernación de la Pampa que se ha tenido en cuenta para efectuar la relación de los productos exportados con su producción, son los siguientes:

GOBERNACION DE LA PAMPA

TRIGO:

Ejercicios	Hect. sembradas	N.I.	Hect. cosechadas	N.I.	Producción en Tn.	% s/total país	N.I.
1928/29	1.149.000	100,-	1.060.000	100,-	773.800	8,1	100,-
1929/30	956.800	83,3	587.250	55,4	187.920	4,2	24,3
1930/31	918.000	79,9	697.500	65,8	257.295	4,1	33,3
1931/32	597.200	45,9	510.900	48,2	230.030	3,8	29,7
1932/33	519.000	45,2	517.000	48,8	44.630	0,7	5,8
1933/34	739.000	64,3	720.520	68,-	468.351	6,-	60,5
1934/35	674.900	58,7	655.000	61,8	529.921	8,1	68,5
1935/36	512.000	44,6	300.600	28,3	111.000	2,9	14,3
1936/37	518.870	45,2	389.200	36,7	162.200	2,4	21,-
1937/38	600.000	52,2	340.125	32,1	101.900	2,-	13,2

MAIZ

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I.	Hectáreas cosechadas	N.I.	Producción en tn.	% sobre total del país	N.I.
1928/29	189.300	100,-	30.400	100,-	17.358	0,27	100,-
1929/30	194.200	102,6	33.700	110,8	14.828	0,21	85,4
1930/31	350.200	185,-	250.000	822,3	208.000	19,5	1198,2
1931/32	334.000	176,4	29.700	97,7	10.500	0,14	60,4
1932/33	290.000	153,2	23.500	77,3	12.275	0,18	70,7
1933/34	279.000	147,4	10.000	32,8	5.800	0,08	29,9
1934/35	302.000	159,5	195.000	641,4	166.250	14,5	957,7
1935/36	327.000	172,7	68.500	225,3	45.895	4,6	264,4
1936/37	160.000	24,5	95.000	312,5	42.000	4,6	241,9
1937/38	182.600	96,5	14.720	48,4	5.270	1,2	30,4

LINO

1928/29	82.500	100,-	52.900	100,-	18.514	0,93	100,-
1929/30	52.000	63,-	10.700	20,2	1.605	0,13	8,7
1930/31	30.700	37,2	11.670	22,-	2.729	0,14	14,7
1931/32	27.300	33,1	13.100	24,7	2.613	0,11	14,1
1932/33	20.750	25,1	20.750	39,2	12.472	0,79	67,4
1933/34	13.290	16,1	11.540	21,8	6.787	0,43	36,6
1934/35	21.600	26,2	19.800	37,4	9.320	0,46	55,-
1935/36	19.000	23,-	12.800	24,2	3.500	0,26	18,9
1936/37	9.280	12,4	4.330	8,2	1.000	0,05	0,5
1937/38	4.500	5,4	882	1,7	200	0,01	0,1

AVEÑA

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I.	Hectáreas cosechadas	N.I.	Producción en tn.	% sobre total del país	N.I.
1928/29	64.500	100,-	45.471	100,-	31.630	3,36	100,-
1929/30	67.300	104,3	20.400	44,9	8.201	0,83	25,8
1930/31	154.900	240,1	34.900	76,8	13.350	1,5	41,9
1931/32	98.000	151,9	51.800	113,9	27.890	2,6	88,8
1932/33	80.000	124,-	67.100	147,6	67.450	6,7	214,9
1933/34	75.200	116,5	27.380	60,2	22.400	2,7	70,4
1934/35	79.300	122,9	48.100	105,8	48.253	5,3	151,6
1935/36	68.000	100,8	25.000	55,-	8.800	1,7	27,6
1936/37	56.000	86,8	20.300	44,6	8.000	1,-	25,1
1937/38	56.908	88,2	11.772	25,9	4.300	0,6	13,5

CEBADA

1928/29	76.900	100,-	58.500	100,-	4.625	1,26	100,-
1929/30	85.850	111,6	27.900	50,2	8.286	2,4	179,2
1930/31	95.800	124,3	38.400	69,1	11.590	3,8	250,-
1931/32	97.000	126,1	72.300	130,3	46.995	10,9	1016,1
1932/33	76.000	98,8	76.000	136,9	96.275	13,7	2081,6
1933/34	108.200	140,7	97.900	176,3	105.626	14,4	2283,8
1934/35	119.200	155,-	102.100	183,9	124.179	15,9	2684,9
1935/36	116.000	150,1	72.670	130,9	36.500	7,9	789,1
1936/37	129.100	167,8	68.500	123,4	40.000	6,1	864,8
1937/38	128.100	166,5	35.714	64,3	16.430	3,1	355,2

2)- PROVINCIA DE SANTA FE

Con un suelo, lluvias y clima como el de la Provincia de Buenos Aires, por estar situada dentro de la región pampeana, puede considerarse a esta Provincia como una de las principales del litoral, sea por el desarrollo de la agricultura y ganadería, como por su riqueza forestal. -Le sigue en extensión territorial a la Provincia de Buenos Aires, ya que tiene una superficie de 134.827 km², donde habita una población de 1.439.245 habitantes. La extensión de sus líneas férreas es de 5.144 km. y tiene la Provincia caminos firmes y mejorados importantes.

Posee puertos como Rosario, que es el segundo de la República, sea como centro comercial, industrial y cultural, siguiéndole Santa Fé, Villa Constitución, etc. - El valor económico de esta zona queda reflejado en la estadística retrospectiva de su riqueza que traducen las cifras de los cuadros siguientes:

T R I G O

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I.	Hectáreas cosechadas	N.I.	Producción en tn.	% sobre total del país	N.I.
1928/29	994.300	100,-	994.300	100,-	1.207.729	12,7	100,-
1929/30	876.700	88,1	717.648	72,2	512.788	11,6	42,4
1930/31	873.900	87,8	852.396	85,7	958.390	15,2	79,3
1931/32	677.500	68,1	649.500	65,3	602.000	10,1	49,8
1932/33	839.130	84,3	673.730	67,7	581.304	8,9	48,1
1933/34	804.840	80,9	742.900	74,7	989.850	12,7	81,9
1934/35	786.000	80,-	734.600	73,9	790.000	12,1	65,4
1935/36	512.000	51,4	441.000	44,3	380.000	10,-	31,4
1936/37	610.450	61,3	581.600	58,4	828.700	12,3	68,6
1937/38	926.250	93,1	753.950	75,8	892.400	17,7	73,8

MAIZ

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I.	Hectáreas cosechadas	N.I.	Producción en tn.	% sobre total del país	N.I.
1928/29	1.273.000	100,-	959.187	100,-	2.196.984	34,26	100,-
1929/30	1.656.125	130,1	1.489.125	155,2	2.639.260	37,02	120,1
1930/31	1.875.000	160,1	1.226.000	131,3	3.327.500	31,21	151,4
1931/32	1.303.300	102,3	1.222.390	127,4	2.965.159	38,99	134,7
1932/33	1.417.500	111,3	1.108.040	115,5	2.463.319	36,21	112,1
1933/34	1.665.560	132,4	1.367.050	142,5	2.483.165	38,55	113,-
1934/35	1.660.600	130,4	1.599.000	166,7	3.750.000	32,7	170,6
1935/36	1.753.000	137,7	1.636.124	170,5	3.599.473	36,1	163,8
1936/37	1.389.000	109,1	1.249.490	130,2	3.027.685	33,1	137,8
1937/38	1.571.700	123,4	1.239.000	129,1	2.108.550	47,7	95,9

LINO

1928/29	1.077.500	100,-	1.044.753	100,-	832.455	41,8	100,-
1929/30	1.126.400	104,5	639.400	61,2	299.659	23,6	35,9
1930/31	1.065.300	98,8	1.014.040	97,-	745.134	37,4	89,5
1931/32	1.263.000	117,2	1.245.800	119,2	644.970	37,3	101,5
1932/33	1.151.940	106,9	992.000	68,6	564.299	35,8	67,7
1933/34	926.600	85,9	618.890	59,2	454.107	28,6	54,5
1934/35	1.040.400	96,5	927.300	88,7	687.599	33,9	82,5
1935/36	784.000	72,7	610.000	58,3	416.008	31,3	49,9
1936/37	1.017.000	94,3	876.420	83,8	625.000	33,8	75,-
1937/38	759.400	70,4	605.772	57,9	381.000	24,7	45,7

A V E N A

Ejercicios	Hectareas sembradas	N.I.	Hectareas cosechadas	N.I.	Producción en ta.	% sobre total del país	N.I.
1928/29	59.100	100,-	6.345	100,-	6.341	0,7	100,-
1929/30	55.240	93,4	7.505	118,2	8.004	0,6	94,6
1930/31	51.600	87,3	22.560	355,5	21.871	2,5	244,9
1931/32	56.980	96,4	14.020	220,9	18.842	1,8	202,4
1932/33	56.600	112,6	20.660	325,6	16.700	1,7	263,3
1933/34	61.450	103,9	6.635	104,5	5.200	0,6	82,-
1934/35	57.600	97,4	14.500	228,5	11.200	1,2	176,6
1935/36	32.000	54,1	9.750	153,6	6.200	1,2	97,6
1936/37	32.600	55,1	7.200	113,4	10.000	1,3	157,7
1937/38	49.200	83,2	4.250	66,9	6.090	0,9	96,-

C E R A D A

1928/29	39.500	100,-	5.425	100,-	5.743	1,6	100,-
1929/30	33.250	84,1	5.120	94,3	4.009	1,1	69,8
1930/31	31.010	78,5	12.815	227,-	13.446	4,4	234,1
1931/32	33.190	84,-	11.990	221,-	11.197	3,6	195,-
1932/33	32.870	83,2	8.550	157,6	6.167	0,9	107,4
1933/34	36.700	92,9	7.150	131,7	7.080	1,-	123,3
1934/35	42.000	106,3	9.950	183,4	9.001	1,2	156,7
1935/36	22.700	57,4	5.600	103,2	4.000	0,9	69,6
1936/37	16.065	40,5	4.000	73,7	4.000	0,6	69,6
1937/38	17.350	43,9	3.180	58,6	3.670	0,7	63,9

CAÑA MOLIDA Y AZÚCAR OBTENIDA

Ejercicios	Caña molida tn.	N.I.	Azúcar tn.	N.I.	% sobre el total del país
1928/29	42.433	100,-	2.735	100,-	0,7
1929/30	32.113	75,6	2.066	75,5	0,6
1930/31	54.743	129,-	3.742	136,8	1,-
1931/32	47.383	111,6	3.784	138,3	1,1
1932/33	62.236	146,6	4.282	155,4	1,2
1933/34	61.068	143,9	4.105	150,-	1,3
1934/35	86.364	203,5	5.493	200,7	1,6
1935/36	52.325	123,3	3.394	124,-	0,9
1936/37	173.595	409,1	11.482	419,8	2,6
1937/38	114.992	270,9	6.470	236,5	1,7

El total del tonelaje de cereales y lino salidos por los puertos de la Provincia de Santa Fé, no sólo corresponden a su producción, sino también a otras provincias, como la de Córdoba, Santiago del Estero, San Luis; por ser ellas zonas de afluencia económica de los puertos de Rosario, Santa Fé, etc. para la salida al exterior de sus productos, según puede observarse en los por cientos que se indican en el cuadro siguiente:

AÑOS:	Relación de la exportación con la producción :						
	TRIGO	MAIZ	AVE NA	CEBA DA	LINO	TOTAL	N.I.
	En miles de toneladas y por cientos						
1928/29	2.757	2.931	4	5	821	6.518	100,-
\$	228,2	133,4			98,7	153,4	
1929/30	779	2.453	0,9	0,1	457	3.690	55,7
\$	151,8	92,9			152,3	106,6	
1930/31	1704,2	5.262	2	3	913	7.884,2	121,-
\$	177,8	158,1			122,5	155,6	
1931/32	1.309	4.398,4	17	0,7	1048	6.773,1	103,9
\$	217,4	148,3			124	186,5	
1932/33	1.164	3.100	4	10	763	5.041	77,3
\$	200,3	185,8			135,2	128	
1933/34	1.954,3	3.571,4	3	15	608	6.151,7	94,4
\$	197,4	143,8			133,9	117,2	
1934/35	1.175	4.562	1	8	850	6.596	101,2
\$	148,7	121,6			123,5	125,7	
1935/36	340	5.382,3	0,1	8	792	6.478,4	99,4
\$	89,5	148,3			190,3	147	
1936/37	1.684	5.519,5		7	768	7.978,5	122,4
\$	203,1	182,2			122,8	177,4	
1937/38	723	1.683,5		0,4	474	2.880,9	44,2
\$	81,-	79,6			124,4	84,9	

3)-PROVINCIA DE CORDOBA

Estando esta Provincia dentro de la región pampeana, goza el centro y sud de la misma, de las lluvias y clima propio para el desarrollo de los cereales y lino; así como sus campos alfalfados han adquirido extraordinaria importancia para su ganadería.

Su superficie territorial-la segunda de la República, es de 168.152 km² y la tercera en población: 1.168.806 habitantes, con una extensión de línea férrea de 5.066 km. y muy excelentes caminos firmes. Los datos económicos retrospectivos de su riqueza agraria son los que se expresan en el cuadro siguiente:

TRIGO

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I.	Hectáreas cosechadas	N.I.	Producción en tn.	% sobre total del país	N.I.
1928/29	2.614.240	100,-	2.559.000	100,-	2.818.350	29,6	100,-
1929/30	2.261.500	86,5	1.843.581	72,2	1.032.215	23,3	36,6
1930/31	2.443.700	93,4	2.367.710	85,7	1.902.186	30,-	67,4
1931/32	2.169.250	82,9	2.134.900	65,3	2.189.900	36,6	77,7
1932/33	2.432.490	93,-	2.219.590	67,7	2.038.313	31,1	72,3
1933/34	2.169.540	82,9	1.936.970	74,7	2.291.800	29,4	81,3
1934/35	2.170.950	83,-	1.816.300	73,9	1.646.500	25,1	58,4
1935/36	1.226.000	46,8	1.109.000	44,3	900.000	23,7	31,9
1936/37	2.267.660	86,7	2.054.500	58,4	2.418.600	35,8	85,8
1937/38	1.839.450	70,3	1.360.855	75,8	1.165.700	33,3	41,3

MAIZ

1928/29	960.540	100,-	877.712	100,-	1.834.177	26,6	100,-
1929/30	1.168.900	121,6	672.500	76,6	795.237	11,15	43,3
1930/31	1.240.000	129,1	997.550	113,6	2.600.690	24,45	141,7
1931/32	1.316.800	137,-	857.860	97,7	1.804.215	23,72	98,3
1932/33	1.350.000	140,5	703.060	80,1	1.055.787	15,52	57,5
1933/34	1.558.400	162,2	879.630	100,2	1.253.370	19,20	68,3
1934/35	1.860.100	193,7	1.487.500	169,4	3.183.000	27,72	173,5
1935/36	2.237.000	232,8	1.251.185	142,5	1.976.872	19,82	107,7
1936/37	1.870.000	194,6	1.198.560	136,5	1.854.480	20,3	101,1
1937/38	1.825.500	190,-	121.800	13,9	130.060	2,93	7,1

L I N O

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I.	Hectáreas cosechadas	N.I.	Producción en tn.	% sobre total del país	N.I.
1928/29	335.280	100,-	316.450	100,-	235.200	11,8	100,-
1929/30	375.400	111,9	265.583	83,9	103.507	8,14	44,-
1930/31	443.000	132,1	387.250	122,3	236.940	11,9	100,7
1931/32	518.700	154,7	510.100	161,1	352.950	15,6	150,-
1932/33	454.500	135,5	423.000	133,6	335.477	21,3	142,6
1933/34	470.810	140,3	313.660	99,1	217.630	13,7	92,5
1934/35	600.900	179,2	389.800	123,1	234.600	11,6	99,7
1935/36	312.000	93,-	302.000	95,4	240.000	18,-	102,-
1936/37	566.170	168,8	534.400	168,8	363.000	19,6	154,3
1937/38	560.200	167,-	394.300	124,6	188.800	12,3	80,2

A Y E N A

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I.	Hectáreas cosechadas	N.I.	Producción en tn.	% sobre total del país	N.I.
1938/39	63.800	100,-	39.540	100,-	27.208	2,88	100,-
1929/30	59.373	93,1	24.917	63,-	15.017	1,51	55,1
1930/31	96.150	150,7	25.560	64,6	18.360	2,07	67,4
1931/32	79.730	124,9	27.380	69,2	29.143	2,75	107,1
1932/33	87.520	137,1	37.310	94,3	43.000	4,25	158,-
1933/34	83.770	131,3	24.415	61,7	29.500	3,54	108,4
1934/35	89.200	139,8	57.500	145,4	68.647	7,62	252,3
1935/36	38.000	59,5	14.100	35,6	11.700	2,25	43,-
1936/37	70.700	110,8	29.500	74,6	25.000	3,15	91,8
1937/38	46.700	73,1	20.925	52,9	15.980	2,32	58,7

C E B A D A

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I	Hectáreas cosechadas	N.I.	Producción en tn.	% sobre total del país	N.I
1928/29	45.300	100,-	22.530	100,-	18.408	5,-	100,-
1929/30	42.745	94,3	10.238	45,4	5.464	1,5	29,6
1930/31	45.545	100,6	13.605	60,3	9.737	3,2	52,8
1931/32	42.150	93,-	16.610	73,7	15.733	2,6	85,4
1932/33	41.650	91,9	13.799	61,2	14.633	2,1	80,5
1933/34	37.520	82,8	13.790	61,2	14.783	2,-	80,3
1934/35	44.000	97,1	30.300	134,4	32.396	4,1	175,9
1935/36	24.000	52,9	8.100	35,9	6.900	1,5	37,5
1936/37	42.760	94,3	19.500	86,5	15.000	2,3	81,5
1937/38	35.300	77,9	16.074	71,3	12.380	2,4	67,2

M A N I

1928/29	23.950	100,-	23.950	100,-	12.795	26,8	100,-
1929/30	27.050	112,9	27.050	112,9	42.730	65,2	333,9
1930/31	24.580	100,4	24.580	100,4	34.412	51,8	268,9
1931/32	30.500	127,3	30.500	127,3	42.615	74,3	340,8
1932/33	48.850	204,-	47.850	199,7	44.022	56,2	344,-
1933/34	49.900	208,3	49.560	206,9	77.325	74,4	604,3
1934/35	45.700	190,8	45.580	190,3	59.254	63,9	463,1
1935/36	68.500	286,-	66.200	276,4	89.370	78,7	698,4
1936/37	101.949	425,7	83.207	347,4	57.965	73,1	454,-
1937/38	90.160	376,4	66.090	275,9	42.326	61,1	330,8

UVA ELABORADA Y VINO OBTENIDO

PRODUCTOS	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
Uva elaborada (quintales)	92.591	22.867	49.666	53.517	57.884	55.254	32.709	44.629	65.549	48.786
Vino obtenido (hectólitros)	59.956	15.281	33.681	35.716	38.300	36.684	21.991	29.281	43.205	32.641

Nos demuestra cuáles son los productos salidos de la Provincia de Córdoba, para ser consumidos en otras o exportados al exterior, indicando el tonelaje transportado por los ferrocarriles, cuyo resumen fué tomado de las memorias de la Dirección de Estadística de la Provincia. Estos totales son los que se indican en el siguiente cuadro, y que debemos suponer llegaron a los centros de consumo: Rosario, Bs. Aires, o a sus puertos:

TRANSPORTE FERROVIARIO DE LA PROVINCIA DE CORDOBA

AÑOS:	TRIGO	LINO	MAIZ	HARINA	VERDU RAS	PAPAS	AZUCAR	LEÑA	CAL	CARBON LEÑA	SAL
	T o n e l a d a s:										
1929	2.656.162	266.085	1.223.645	283.343	3.431	10.364	27.406	184.608	250.503	211.225	20.709
1930	822.419	77.846	441.401	225.236	7.056	3.230	19.794	165.208	252.541	190.983	23.066
1931	1.753.113	220.570	2.304.738	235.743	2.424	5.419	21.458	142.028	185.334	187.098	34.433
1932	1.616.729	421.856	2.116.613	237.518	71	4.887	25.244	147.366	143.201	169.766	44.241
1933	1.478.113	251.504	931.948	281.278	49	3.957	37.320	142.065	122.255	203.757	49.859
1934	1.964.921	224.199	1.223.856	292.065	68	4.690	38.991	163.349	128.757	241.672	37.328
1935	1.203.854	281.593	1.773.242	291.347	59	6.170	31.823	176.953	147.434	261.900	36.294

El porcentaje del transporte de trigo, maíz y lino, salido de la Provincia con relación a la producción sería el siguiente:

AÑOS:	TRIGO	LINO	MAIZ
	Por ciento		
1929	94,2	113,1	66,7
1930	76,9	75,2	55,5
1931	92,2	93,1	88,6
1932	73,8	119,5	117,3
1933	72,8	75,-	88,3
1934	85,7	103,-	97,6
1935	73,1	120,3	55,7

4)-PROVINCIA DE ENTRE RÍOS

De acuerdo a lo establecido por el Ministerio de Agricultura, la Provincia de Entre Ríos, está comprendida dentro de la tercera región de la zona triguera, y se destaca por la importancia de sus industrias agropecuarias, como por su riqueza citrícola y forestal. Sus productos tienen importantes puntos de salida al exterior, como los puertos de Paraná, La Paz, Diamante, Concordia, Colón, etc.- Su superficie territorial es de 78.330 km² y su población de 669.974 habitantes, así como la existencia de sus líneas férreas de 1.760 km. y muy buenos caminos. Los datos estadísticos económicos de la Provincia son los siguientes:

TRIGO

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N. I	Hectáreas cosechadas	N. I	Producción en tn.	% sobre total del país	N. I
1928/29	558.200	100,-	558.200	100,-	446.560	4,7	100,-
1929/30	493.050	88,3	450.215	80,6	396.889	8,9	88,7
1930/31	410.100	73,4	399.525	71,6	415.179	6,6	92,9
1931/32	331.000	59,2	312.100	55,9	200.470	3,3	44,8
1932/33	236.900	60,3	266.900	47,8	106.752	1,6	23,9
1933/34	383.500	68,7	315.800	56,5	268.433	3,4	60,1
1934/35	362.050	64,8	353.300	63,3	363.300	5,5	81,3
1935/36	278.000	49,8	92.000	16,5	60.000	1,6	13,5
1936/37	247.400	44,3	227.180	40,7	205.000	3,-	45,9
1937/38	440.200	78,8	363.600	65,1	366.900	7,3	82,1

MAIZ

1928/29	172.400	100,-	87.100	100,-	61.481	0,96	100,-
1929/30	222.700	129,2	122.200	140,2	134.743	1,89	219,1
1930/31	219.000	127,-	186.000	213,5	302.750	2,84	492,4
1931/32	203.500	118,-	142.500	163,6	140.570	1,84	228,6
1932/33	122.100	70,8	78.300	89,8	49.570	0,83	80,6
1933/34	164.000	95,1	74.000	84,9	56.450	0,86	91,8
1934/35	181.000	104,9	136.600	156,8	152.950	1,33	248,7
1935/36	307.000	178,-	107.000	122,8	93.090	0,93	151,4
1936/37	280.000	162,4	227.500	261,1	236.510	2,58	384,6
1937/38	234.500	136,-	176.000	202,1	224.070	5,06	364,4

L I N O

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I	Hectáreas cosechadas	N.I	Producción en tn.	% sobre total del país	N.I
1928/29	706.100	100,-	696.850	100,-	487.797	24,5	100,-
1929/30	737.900	104,5	725.800	103,8	529.832	41,7	108,6
1930/31	816.500	115,9	747.700	107,2	573.468	28,8	117,5
1931/32	927.500	131,3	905.800	128,9	594.009	22,3	121,7
1932/33	733.500	103,8	550.000	78,9	180.841	11,5	37,-
1933/34	631.600	92,2	396.640	56,9	299.656	16,8	61,4
1934/35	691.500	92,2	657.350	94,3	398.212	19,7	81,6
1935/36	527.000	74,6	233.600	33,5	115.000	8,6	22,5
1936/37	522.000	73,9	433.000	68,1	238.000	12,9	46,7
1937/38	670.800	95,-	527.900	75,7	395.400	25,7	81,-

A Y E A

1928/29	104.400	100,-	51.813	100,-	41.450	4,38	100,-
1929/30	109.150	104,5	54.023	104,2	32.414	3,26	78,2
1930/31	94.750	90,7	68.340	131,8	56.781	6,41	136,9
1931/32	102.500	98,1	41.400	79,9	34.221	3,23	82,5
1932/33	110.500	105,8	29.000	55,9	17.000	1,63	41,-
1933/34	113.100	108,3	38.500	74,3	34.060	4,8	82,2
1934/35	119.300	114,2	30.050	57,9	22.600	2,50	54,5
1935/36	109.000	104,4	27.700	53,4	24.000	4,61	57,9
1936/37	108.000	103,4	63.400	122,3	45.000	5,68	108,5
1937/38	137.550	131,7	92.000	177,5	74.030	10,74	178,6

C E B A D A

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.º I	Hectáreas cosechadas	N.º I	Producción en tn.	% sobre total del país	N.º I
1928/29	5.730	100,-	2.766	100,-	2.766	0,75	100,-
1929/30	6.325	110,3	3.135	113,3	2.351	0,7	86,8
1930/31	5.645	98,5	2.435	88,-	2.435	0,8	89,9
1931/32	5.170	90,2	3.295	119,1	2.649	0,6	97,8
1932/33	5.600	97,7	1.660	60,-	935	0,1	34,5
1933/34	1.890	32,9	715	25,8	543	0,07	19,6
1934/35	1.500	26,1	650	23,4	503	0,06	18,2
1935/36	1.100	19,1	330	11,9	180	0,04	6,5
1936/37	1.540	26,8	560	20,2	700	0,1	25,3
1937/38	1.800	31,4	1.004	36,3	790	0,15	28,5

Sólo ha podido obtenerse, de la estadística provincial, el tonelaje de los productos salidos de la Provincia para consumirse en otras, que se indican en el cuadro siguiente, aunque le falta completar la de los años 1930 y 1931, a causa de que esos tomos de estadística, están agotados.

Las cifras compiladas son las siguientes:

AÑOS:	TONELAJE SALIDO PARA EXPORTACION O CONSUMIRSE EN OTRAS PROVINCIAS											
	TRIGO	MAIZ	LINO	AVENA	MANI	HARINA DE TRIGO	AFRECHO Y AFRECHILLO:	FRUTAS FRESCAS	CARBON	LEÑA	MADERAS DIVERSAS	IMPULSIONES Y POSTES
	T o n e l a j e s :											N°
1929	294.053	34.141	434.225	509	795	5.915	8.993	5.748	12.571	6.249	2.184	310.957(-)
1930												
1931												
1932	140.619	101.904	623.542	1.175	889	8.107	12.377	6.824	13.663	6.127	465	178.088
1933	13.827	7.219	202.402	288	1.241	6.027	7.569	3.712	22.531	10.659	3.259	88.660
1934	138.374	23.716	281.956	1.829	1.424	8.393	9.980	2.731	20.169	7.856	821	222.892
1935	194.477	53.637	311.023	1.792	2.771	7.891	10.192	8.725	10.422	3.143	298	78.070
1936	16.028	104.885	151.622	2.407	555	4.048	18.284	2.975	9.173	4.793	1.128	8.464
1937	71.758	106.720	273.278	6.611	1.389	5.334	8.788	1.131	5.273	4.807	3.969	23.719
1938	160.277	62.245	299.289	270	2.184	6.738	9.134	487	6.400	3.613	3.376	

(*) Incluye estacas y estacones.

Exceptuando el tonelaje de cereales y lino que ha ido a consumirse en su mayor parte al interior, los demás productos: maní, harina de trigo, afrecho y afrechillo, frutas frescas, carbón, leña, etc., son en la mayor proporción de consumo en la Capital Federal.

El porcentaje del tonelaje exportado de la Provincia por sus puertos, sea por otras provincias o al exterior en relación con la producción está indicado en el cuadro siguiente:

PRODUCTOS	RELACION DE LA EXPORTACION CON LA PRODUCCION DE LA PROVINCIA									
	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
	En miles de toneladas y por cientos									
Trigo	294			141	13,8	138,4	194,4	16,-	71,7	160,2
% s/la producción	65,8			70,3	12,9	51,5	53,5	2,7	34,9	47,5
Lino	434			624	202,4	281,9	311,-	151,6	273,2	299,2
%	89,-			105,-	111,9	94,1	78,1	95,2	114,7	75,6
Maíz	34,-			102,-	7,2	23,7	53,6	104,8	106,7	62,2
%	55,4			72,4	14,5	42,-	35,1	111,6	45,1	27,8
Avena	0,5			1,1	0,2	1,8	1,7	2,4	6,6	0,2
%	1,2			2,-	1,2	5,2	7,5	10,-	14,7	0,3

5)-PROVINCIA DE CORRIENTES

Ubicada como está la Provincia en la región subtropical, goza de un clima apropiado para el cultivo de la yerba mate, tabaco, algodón, caña de azúcar, naranja, etc., así como de otras clases de cultivos adecuados al clima de la región. Dado las condiciones climáticas y a los pastos naturales de sus campos, la explotación ganadera de la Provincia, constituye una de sus principales fuentes de riqueza. Su //

superficie territorial asciende a 88.901 km² y tiene una población de 473.742 habitantes. Su territorio está cruzado por 976 km de líneas férreas, y si bien tiene pocos caminos macadamizados, en cambio los de tierra mejorados son importantes. La producción que sale de la Provincia, lo mismo que la de las gobernaciones del Chaco y Misiones, lo hace esencialmente por la línea de los Ferrocarriles del Estado y las del Nord Este Argentino, así como también por la vía del Paraná. Los datos de estadística económica retrospectiva son los que se indican en los cuadros siguientes, que son los únicos que se han podido obtener en las estadísticas de la Provincia:

T A B A C O

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I.	Hectáreas cosechadas	N.I.	Producción en tn.	% sobre total del país	N.I.
1928/29	2.820	100,-	2.820	100,-	3.017	28,53	100,-
1929/30	3.500	124,1	3.500	124,1	3.850	28,99	127,6
1930/31	2.620	92,9	1.870	66,3	1.776	16,42	58,8
1931/32	5.450	193,2	4.750	168,4	5.225	39,78	173,1
1932/33	5.500	195,-	5.400	191,4	6.450	43,14	213,7
1933/34	5.100	180,8	3.900	138,2	3.705	36,62	122,8
1934/35	9.279	329,-	9.279	329,-	13.277	55,91	440,-
1935/36	6.300	223,4	6.100	215,3	6.100	40,06	202,1
1936/37	4.164	147,6	3.755	133,2	3.612	37,63	119,7
1937/38	4.914	174,2	3.890	137,9	2.664	34,09	88,2

ALGODON

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I	Producción en tn.	% sobre total del país	N.I
1928/29	7.200	100,-	6.534	6,9	100,-
1929/30	8.000	111,1	7.726	6,7	120,-
1930/31	7.197	99,9	8.273	6,7	128,5
1931/32	3.730	51,8	2.983	2,4	44,9
1932/33	3.500	48,6	2.900	2,5	43,5
1933/34	8.600	119,4	6.636	4,3	103,1
1934/35	24.940	346,3	10.820	4,5	168,1
1935/36	20.000	416,6	18.769	6,5	291,7
1936/37	50.000	694,4	19.360	17,1	309,9
1937/38	48.328	671,2	23.206	12,4	360,6

YERBA MATE

1928/29	3.100	100,-	1.112	5,6	100,-
1929/30	3.200	103,2	1.345	5,3	120,9
1930/31	13.300	106,4	2.111	5,5	189,8
1931/32	3.500	112,9	4.877	13,5	438,5
1932/33	4.565	147,2	2.342	4,6	210,6
1933/34	4.600	148,3	3.610	5,6	324,6
1934/35	5.128	165,4	4.149	5,5	373,1
1935/36	5.128	165,4	3.669	4,6	329,9
1936/37	4.950	159,6	3.363	4,3	302,4
1937/38					

CASA MOLIDA Y AZÚCAR OBTENIDA

Ejerci- cios	Café molido tn.	N.I	Azúcar obtenida tn.	% sobre el total del país	N.I
1928/29	16.900	100,-	1.055	0,28	100,-
1929/30	6.695	39,6	361	0,11	34,2
1930/31	16.469	97,4	1.043	0,28	98,8
1931/32	15.783	93,3	1.105	0,32	104,7
1932/33	15.783	93,3	1.105	0,32	104,7
1933/34	12.404	73,3	824	0,24	78,1
1934/35	19.792	117,1	1.595	0,46	151,1
1935/36	14.856	87,9	848	0,22	80,3
1936/37	14.701	86,9	1.079	0,25	102,2
1937/38	10.680	63,1	759	0,21	71,9

Como lo ha expresado, sólo ha obtenido los datos que se indican en el cuadro siguiente, sobre el tonelaje salido de la Provincia para consumirse en otras o en la Capital Federal. Los que se indican son los de los principales productos transportados por el Ferrocarril Nordeste Argentino, sean ellos de la Provincia como de las gobernaciones del Chaco y Misiones, ya que estas producciones, para acercarlas a los mercados de consumo, son movidas por las empresas ferroviarias y por lanchas, excluyendo camiones.

AÑOS	LINO	MAIZ	HARIWA	ALGO DON	YERBA	TABACO	VINO	NARANJA Y FRUTAS	MADERAS DIVERSAS:	CARBON DE LEÑA
T o n e l a d a s										
1929										
1930	1.024	2.698	848	2.014	2.637	743	845	38.930	27.374	6.681
1931										
1932	1.333	2.245	1.200	849	2.009	561	357	48.789	15.518	4.952
1933	716	1.703	1.100	529	1.621	611	408	30.188	18.047	2.792
1934	188	1.823	1.143	2.614	2.700	255	499	34.199	17.460	1.799
1935	278	1.577	1.197	3.267	1.764	1.042	690	43.627	18.516	1.585
1936	334	1.290	1.593	5.145	2.353	457	857	58.409	24.997	526
1937										
1938										

En cuanto a la producción de algunos productos de las gobernaciones del Chaco y Misiones, se indican en los cuadros adjuntos.

GOBERNACION DEL CHACO

A L G O D O N

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I	Producción en tn.	% sobre total del país	N.I
1928/29	90.000	100,-	84.874	91,6	100,-
1929/30	112.000	124,4	106.513	92,3	128,4
1930/31	117.105	130,1	96.181	86,6	112,1
1931/32	330.753	145,2	120.531	96,4	142,-
1932/33	133.000	147,7	108.698	95,9	128,-
1933/34	177.480	197,2	140.475	90,5	165,5
1934/35	231.117	256,7	214.317	89,7	252,5
1935/36	290.000	322,2	246.190	84,4	290,-
1936/37	290.000	322,2	66.185	58,5	77,9
1937/38	228.837	254,2	152.411	81,3	179,5

CAÑA MOLIDA Y AZÚCAR OBTENIDA

Ejercicio	Caña molida (tn.)	Azúcar contenida (tn)	Azúcar obtenida (tn)	% sobre total del país.	N.I
1928/29	106.595	100,-	7.841	2,1	100,-
1929/30	49.264	46,2	3.064	0,9	39,-
1930/31	53.776	50,4	4.174	1,1	58,2
1931/32	38.775	36,3	3.032	0,9	38,6
1932/33	73.162	68,6	4.911	1,4	62,6
1933/34	85.000	79,7	5.296	1,7	67,5
1934/35	112.000	105,1	9.104	2,5	116,1
1935/36	74.567	69,9	5.027	1,3	64,1
1936/37	128.184	120,2	10.099	2,3	128,7
1937/38	65.271	61,2	4.516	1,2	57,5

7)-GOBERNACION DE MISIONES

T A B A C O

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I	Hectáreas cosechadas	N.I	Producción en tn.	% sobre total del país	N.I
1928/29	3.912	100,-	3.912	100,-	3.286	31,07	100,-
1929/30	4.850	123,9	4.800	122,6	4.320	32,53	131,4
1930/31	6.000	153,3	6.000	153,3	4.320	39,94	131,4
1931/32	3.130	80,-	2.200	56,2	1.650	12,56	50,2
1932/33	3.000	76,6	2.900	74,1	3.770	25,21	114,7
1933/34	3.300	84,3	2.500	63,9	2.350	23,23	71,5
1934/35	8.334	213,-	8.334	213,-	6.523	27,47	198,5
1935/36	5.900	145,7	3.700	94,5	6.660	43,74	202,6
1936/37	4.614	117,9	4.246	111,1	4.619	50,21	146,6
1937/38	4.735	121,-	4.042	103,3	3.690	47,22	112,2

Y E R B A M A T E

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I	Producción en tn.	% sobre total del país	N.I
1928/29	30.500	100,-	18.822	94,4	100,-
1929/30	32.600	106,8	24.102	94,7	127,6
1930/31	34.165	112,-	36.325	94,5	192,7
1931/32	45.200	148,1	31.123	86,4	164,8
1932/33	40.485	132,7	48.686	95,4	257,8
1933/34	40.900	134,-	60.262	94,3	319,1
1934/35	57.934	189,9	71.213	94,5	377,1
1935/36	57.934	189,9	75.976	95,3	402,3
1936/37	58.049	190,3	73.944	95,6	391,6

8)-PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO

Va incorporándose entre las provincias de importancia agrícola, mediante sistemas de irrigación en la región, comprendida entre los ríos Dulce y Salado. Sus campos permiten, además, el desarrollo de la ganadería, y su suelo, explotaciones minerales, como: sal, nitrato, cal, yeso y mármoles. La superficie territorial de la Provincia es de 138.439 km²; su población de 433.174 habitantes y la extensión ferroviaria de 2.134 km, pero sus caminos firmes no están aún desarrollados, sinó que la mayor parte de ellos, son de tierra y arena. Los datos estadísticos económicos retrospectivos son los que se expresan a continuación:

TRIGO

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I	Hectáreas cosechadas	N.I	Producción en tn.	% sobre to. val del país	N.I
1928/29	44.200	100,-	43.187	100,-	43.619	0,5	100,-
1929/30	43.050	97,3	33.299	771,-	14.985	0,3	34,3
1930/31	71.600	161,9	63.060	146,-	67.628	1,1	155,-
1931/32	63.300	143,2	61.000	141,-	49.190	0,8	127,7
1932/33	89.180	201,7	64.180	148,6	35.923	0,5	82,3
1933/34	84.000	190,-	66.210	153,3	59.587	0,8	136,6
1934/35	80.000	181,-	55.700	128,9	44.500	0,7	102,-
1935/36	41.500	93,8	30.400	70,4	28.000	0,7	64,1
1936/37	76.400	172,8	20.400	47,2	8.200	0,1	18,7
1937/38	65.000	147,-	34.038	78,8	6.900	0,1	15,8

MAIZ

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I	Hectáreas cosechadas	N.I	Producción en tn.	% sobre total del país	N.I
1928/29	47.440	100,-	40.969	100,-	56.250	0,9	100,-
1929/30	72.375	152,5	46.875	114,4	53.906	0,8	95,8
1930/31	73.000	153,8	55.000	134,2	87.990	0,8	156,4
1931/32	66.600	139,1	44.220	107,9	78.225	1,-	139,-
1932/33	78.000	164,4	50.855	124,1	75.825	1,1	134,8
1933/34	98.090	206,7	71.590	174,7	77.646	1,2	138,-
1934/35	96.500	203,4	72.740	177,5	69.100	0,6	122,8
1935/36	86.000	181,2	77.910	190,1	105.178	10,5	186,9
1936/37	17.600	37,1	3.710	9,1	2.680	0,03	4,8
1937/38	36.100	76,7	18.100	44,1	9.050	0,2	16,1

LINO

1928/29	31.200	100,-	28.961	100,-	20.274	1,-	100,-
1929/30	34.300	109,9	15.815	54,6	3.637	0,3	17,1
1930/31	49.570	158,8	40.315	139,1	22.233	1,1	110,1
1931/32	47.330	151,6	45.110	155,7	17.018	0,7	83,9
1932/33	41.580	133,2	36.000	124,3	17.339	1,1	85,5
1933/34	44.000	141,-	28.675	99,-	8.014	0,5	39,5
1934/35	53.400	171,1	46.200	159,5	25.489	1,3	125,7
1935/36	20.000	64,1	12.800	44,1	4.300	0,3	21,2
1936/37	29.060	93,1	3.350	11,5	1.000	0,05	4,9
1937/38	22.000	70,5	8.195	28,2	900	0,06	4,4

A Y E N A

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I	Hectáreas cosechadas	N.I	Producción en tn.	% sobre tp tal país	N.I
1928/29	4.000	100,-	1.000	100,-	1.400	0,14	100,-
1929/30	4.400	110,-	860	86,-	516	0,06	44,-
1930/31	7.000	175,-	1.400	140,-	1.268	0,14	90,5
1931/32	9.450	236,2	2.000	200,-	1.609	0,17	129,2
1932/33	7.630	190,7	380	38,-	250	0,02	17,8
1933/34	4.800	107,5	430	43,-	260	0,03	18,5
1934/35	3.500	87,5	700	70,-	570	0,06	40,7
1935/36	2.900	72,5	1.130	113,-	1.100	0,21	78,5
1936/37	3.320	83,-	470	47,-	300	0,04	21,4
1937/38	4.400	110,-	474	47,4	240	0,03	17,1

C E R B A D A

1928/29	2.220	100,-	336	100,-	386	0,09	100,-
1929/30	2.582	116,3	517	153,8	388	0,1	115,4
1930/31	3.400	153,1	680	202,3	646	0,2	192,2
1931/32	4.850	218,4	1.500	446,4	1.140	0,3	428,5
1932/33	5.060	227,9	510	151,8	320	0,04	95,2
1933/34	5.000	225,2	500	148,8	321	0,08	95,2
1934/35	2.350	105,8	650	193,4	632	0,08	188,-
1935/36	1.900	85,5	380	113,-	300	0,06	89,2
1936/37	2.155	97,-	410	122,-	200	0,03	59,5
1937/38	1.900	85,6	-	-	-	-	-

Se ha expresado ya, que buena parte de esta producción de cereales y lino, es de consumo local, y la otra tiene salida por los puertos de la Provincia de Santa Fé, así como otras producciones, sea la sal, cal, yeso y mármoles, que son de utilización fuera de la misma, especialmente en la Capital Federal.

En el cálculo sobre transporte se podrá expresar el tonelaje de cereales y lino que ha salido de la Provincia por vía férrea, aunque no lo podrá indicar para los otros productos a causa de que no tiene las memorias de la Provincia.

9)-PROVINCIA DE MENDOZA

Ha alcanzado un desarrollo importante y es su principal fuente de riqueza la industria vitivinícola, frutas frescas, uvas, verduras y legumbres, así como otras industrias agrícolas. La superficie territorial de la Provincia es de 148.783 km², con una población de 457.906 habitantes y de una extensión ferroviaria de 1401 km. y una red de caminos excelentes, donde se efectúa un tráfico camionero intenso. Los datos estadísticos económicos serían como sigue:

UVA ELABORADA Y VINO OBTENIDO

Ejercicios	Uva elaborada (quintales)	N.I	Vino obtenido (hectolitros)	% sobre total del país	N.I
1928/29	8.453.239	100,-	6.239.672	75,-	100,-
1929/30	5.210.166	61,6	3.882.796	70,8	62,2
1930/31	4.803.125	56,8	3.613.173	63,7	57,9
1931/32	475.442	5,6	359.589	17,1	5,8
1932/33	8.288.162	98,-	6.333.400	80,8	101,5
1933/34	7.640.052	90,-	5.808.426	77,4	93,1
1934/35	3.857.614	45,6	2.906.878	65,8	46,6
1935/36	5.701.862	67,4	4.289.745	74,3	68,7
1936/37	7.992.059	94,5	5.962.799	75,4	95,6
1937/38	9.982.477	118,1	7.292.006	78,8	116,8

P A P A S

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I	Hectáreas cosechadas	N.I	Producción en tn.	% sobre total país.	N.I
1928/29	7.550	100,-	6.175	100,-	30.025	4,32	100,-
1929/30	8.220	108,8	7.055	114,2	33.800	3,8	112,5
1930/31	9.000	119,2			48.010	3,8	159,9
1931/32	9.945	131,7			30.305	3,3	100,9
1932/33	7.470	98,9			38.770	4,9	129,1
1933/34	6.300	83,4			36.600	4,-	121,8
1934/35	10.170	134,7			56.665	7,3	188,7
1935/36	8.900	117,8	8.800	142,5	63.360	13,3	211,-
1936/37	7.680	101,7	6.680	107,8	50.900	15,8	169,5
1937/38	10.696	141,7	10.322	167,1	108.831	11,4	362,4

Estas cifras que se indican, como la de otros cultivos, nos demuestran que la mayor parte de la producción agrícola, está constituida especialmente por cultivos de colocación fuera de la Provincia, sobre todo en el litoral.

El total del tonelaje salido de la Provincia para consumirse en otras, asciende:

Ejer- cicios:	VINO	ALCOHOL	FRUTA FRESCA	UVA	VERDURAS Y LEGUMBRES:
	Hectólitros		Tonelaje		
1928/29	442.679	1.505		50.330	
1929/30	399.938	1.289		27.014	
1930/31	370.752	1.532		13.393	
1931/32	266.535	914	12.047	2.229	
1932/33	274.379	1.395	55.275	21.954	67.130
1933/34	358.310	976	73.221	46.968	64.590
1934/35	433.816	936	61.581	37.395	66.642
1935/36	474.725	1.358	83.359	47.801	78.143
1936/37	501.747	2.153	90.996	47.115	75.727
1937/38	-	-	105.419	-	134.693

La producción de cereales y lino en su mayor parte es de consumo local en la misma Provincia, no obstante ello, se indica en el cuadro adjunto, el tonelaje de varios productos de esta Provincia y la de San Juan, transportado por el Ferrocarril Pacífico a los centros de consumo, pudiendo observar, si estas cifras se comparan con el cuadro anterior, esta masa de tráfico es la movida por la Empresa en ambas provincias, razón por la que los camiones han intervenido en el transporte de parte de la producción de la Provincia de Mendoza.

TRANSPORTE FERROVIARIO DE LA PROVINCIA DE MENDOZA

Ejercicios	TRIGO	MAIZ	LINO	PASTO	FRUTAS FRESCAS	LEGUMBRES	VINO
	T o n e l a d a s						
1929/30	1.958	7.850	13	69.856	83.364	54.574	652.670
1930/31	1.430	12.604	12	59.868	81.872	64.567	545.587
1931/32	1.376	8.556	354	42.551	61.340	68.193	474.671
1932/33	2.457	6.896	183	42.351	120.659	79.119	375.411
1933/34	877	6.100	160	38.149	120.218	68.577	483.760
1934/35	2.566	7.422	13	36.841	77.485	87.974	543.565
1935/36	2.039	2.597	105	25.260	77.015	97.577	588.711
1936/37	3.927	7.635	47	26.658	82.465	107.411	650.751
1937/38	4.405	788	85	32.216	79.316	183.369	575.365

10)- PROVINCIA DE TUCUMAN

Esta Provincia por su exuberante vegetación; de clima templado en verano, en la región montañosa, y frío en invierno, húmedo en los valles, con precipitaciones pluviales abundantes, es la principal causa del desarrollo de la agricultura, el cultivo de la caña de azúcar y su industria derivada: el tabaco, frutas y verduras. En su superficie territorial de 22.836 km², con 493.903 habitantes, 884 km. de vía férrea y buenos caminos, se desarrolla la vida económica de la Provincia, siendo los datos estadísticos económicos, como sigue:

T A B A C O

Ejercicios	Hectáreas sembradas	N.I	Hectáreas cosechadas	N.I	Producción en tn.	% sobre total país:	N.I
1928/29	1.459	100,-	937	100,-	656	6,20	100,-
1929/30	1.600	109,6	1.000	93,7	860	6,40	129,5
1930/31	1.300	89,1	1.262	134,6	1.514	14,-	230,7
1931/32	3.000	205,6	2.300	245,4	2.300	17,51	350,6
1932/33	2.500	171,3	1.000	93,7	740	4,94	112,8
1933/34	1.100	75,4	865	92,3	735	7,26	112,-
1934/35	870	59,6	650	69,3	413	1,73	62,9
1935/36	1.000	68,5	900	96,-	594	3,90	90,5
1936/37	295	20,2	182	19,4	75	0,78	11,4
1937/38	209	14,3	143	15,3	162	1,30	15,5

M A I Z

1928/29							
1929/30	58.000		50.200		80.320		
1930/31	65.000		50.000		87.500		
1931/32	60.000		27.500		27.500		
1932/33	57.000		37.800		48.370		
1933/34	65.000		35.000		33.350		
1934/35							
1935/36							
1936/37							
1937/38							

CAÑA MOLIDA Y AZUCAR OBTENIDA

Ejercicios	Caña molida tn.	N.I	Azúcar obtenida (tn)	% sobre total del país	N.I
1928/29	3.416.570	100,-	272.314	72,7	100,-
1929/30	3.110.352	91,-	236.410	70,-	86,8
1930/31	3.473.671	101,6	273.215	72,4	100,3
1931/32	3.094.730	90,5	246.707	71,1	90,6
1932/33	2.865.768	83,8	255.327	73,8	93,7
1933/34	2.984.079	87,3	230.800	73,1	84,7
1934/35	2.766.472	80,9	245.222	71,6	90,1
1935/36	3.228.697	94,4	271.280	70,3	99,6
1936/37	3.555.607	104,-	314.265	72,5	115,4
1937/38	2.956.953	86,5	251.840	68,1	92,5

11)- PROVINCIA DE SALTA Y JUJUY

La primera es esencialmente ganadera, encontrando también la Provincia ambiente para la agricultura, en ciertos cultivos, especialmente para la caña de azúcar, el tabaco, la vid, la alfalfa y el maíz; así como es importante su riqueza forestal y sus yacimientos petrolíferos. Su superficie territorial es de 126.577 km.², población de 192.105 habitantes, surcada por líneas férreas de 1.142 km y caminos secundarios.

En cuanto a la Provincia de Jujuy, por sus temperaturas elevadas y su accidentado territorio de 43.267 km.², población de 103.901 habitantes, la agricultura se desarrolla en los valles centrales y del este, cuyo suelo y clima son favorable para los cultivos de la caña de azúcar, el maíz, viñas; así como la explotación forestal que es importante. Su suelo está surcado por 505 km de ferrocarriles y caminos secundarios.

Los datos económicos obtenidos son los siguientes:

11)- PROVINCIA DE SALTA

CAÑA MOLIDA Y AZÚCAR OBTENIDA

Ejerci- cios	Caña molida tn.	N.I	Azúcar obtenida tn.	% sobre to- tal del país	N.I
1928/29	367.640	100,-	31.141	8,3	100,-
1929/30	349.357	95,-	33.866	10,-	108,7
1930/31	383.250	104,2	34.043	9,-	109,3
1931/32	347.447	94,5	33.600	9,7	107,8
1932/33	297.254	80,8	32.079	9,3	103,-
1933/34	307.781	83,7	29.664	9,4	95,2
1934/35	270.189	73,5	28.173	8,2	90,4
1935/36	306.042	83,2	32.101	8,3	103,-
1936/37	368.781	100,3	36.917	8,5	118,5
1937/38	395.359	107,5	39.196	10,6	125,8

En el cuadro que sigue se transcriben los datos estadísticos de la Provincia, correspondientes al tonelaje transportado por el Ferrocarril Central Norte Argentino, desde 1929 a 1937, lo que representa el total del tonelaje salido de la Provincia para consumirse en otras:



Cuadro estadístico del tráfico de cargas despachadas y recibidas por las Estaciones del Ferrocarril Central Norte Argentino, durante los años 1929 a 1937.

AÑOS:	TRIGO	MAIZ	DEMÁS CEREALES	HARINA	AFRECHO	PASTO SECO Y ALFALFA	CUEROS VA- CONOS Y YEGUARIZOS	CUEROS LANARES	LANA	BOVEDOS Y ASTAS	ORASA Y SEBO	AZUCAR	VINO	ALCOHOL	CAÑA DE AZUCAR	TABACO
	T O N E L A B A S															
1929	748	24,565	746	941	480	5,645	1,971	416	129	102	29	33,899	4,334	614	4,339	1,645
1930	720	22,045	524	620	239	5,444	2,065	386	28	39	37	33,733	5,575	1,150	4,284	3,131
1931	532	25,379	1,416	844	483	3,495	2,251	268	26	32	44	35,256	7,218	2,936	11,129	2,422
1932	982	18,806	914	1,069	451	2,736	2,031	170	31	32	18	33,997	5,636	895	3,252	2,786
1933	1,995	20,745	1,395	737	396	3,183	2,288	240	80	50	12	30,711	3,161	1,539	19	2,142
1934	2,432	25,408	3,326	956	571	3,028	2,277	183	144	127	55	28,216	4,262	2,178	13	243
1935	1,502	14,381	3,615	1,428	598	3,489	2,193	240	89	50	99	14,104	5,084	3,025	1	2,052
1936	966	26,017	5,447	1,482	968	3,632	2,377	408	242	74	-	37,668	5,049	2,331	46	1,326
1937	1,122	20,998	4,980	1,230	688	8,486	2,435	196	143	329	96	39,059	7,246	-	-	-

Continúa en la página siguiente

Continuación de la página anterior

AÑOS :	PETROLIO Y DEBIDOS	LEGUMES Y VERDURAS	OVAS Y DEMAS	FRUTAS	CEREA	LEÑA	MADERAS, DUR- MIENTES, POS- TES, MOLIZOS Y ASERRIN	PIEDRA	CAL	CARBON	DE LEÑA	MINERALES	ALBODON	DEMAS ARTICULOS	T O T A L	
															Despa- chados	Haci- bidos
1929	23,529	8,630	1,329	-	20,244	112,830	423	5,013	9,145	26,140	56,467	574,609	297,799	574,609	297,799	
1930	28,633	9,574	1,191	-	39,295	61,542	1,735	6,115	9,781	31,984	49,753	506,304	302,873	506,304	302,873	
1931	-	8,965	1,502	1	30,156	32,071	1,499	4,731	12,736	77,261	79,507	261,500	244,940	261,500	244,940	
1932	-	10,725	1,697	1	13,185	23,579	1,155	3,616	11,230	122,704	173,037	346,927	219,992	346,927	219,992	
1933	-	8,123	1,173	2	8,300	30,146	128	4,498	9,130	230,896	69,758	-	-	-	-	
1934	247,855	11,182	2,845	1	8,489	37,854	76	4,174	8,866	369	82,160	486,698	174,192	486,698	174,192	
1935	6,125	9,694	2,036	9	16,317	54,607	1,675	5,164	8,872	230,367	107,483	508,145	298,083	508,145	298,083	
1936	194,426	-	2,343	-	20,569	63,652	3,280	6,598	11,467	8,241	101,338	529,091	298,472	529,091	298,472	
1937	205,156	-	3,484	-	25,047	75,880	33,299	6,902	10,364	10,827	322,773	597,915	325,698	597,915	325,698	

12)-PROVINCIA DE JUJUY
CAÑA MOLIDA Y AZUCAR OBTENIDA

Ejercicios	Caña molida tn.	N.I	Azúcar obtenida (tn)	% sobre total del país.-	N.I
1928/29	672.767	100,-	59.521	15,9	100,-
1929/30	668.613	99,4	62.061	18,4	104,3
1930/31	675.907	100,5	61.071	16,3	102,6
1931/32	607.135	90,2	58.486	16,9	98,3
1932/33	464.465	69,-	48.414	14,-	81,3
1933/34	485.766	72,2	45.055	14,3	75,7
1934/35	522.370	77,6	52.893	15,4	88,8
1935/36	715.492	106,-	72.722	18,9	122,1
1936/37	629.555	93,5	59.629	13,7	100,1
1937/38	665.082	98,8	66.744	18,1	112,1

En cuanto al tonelaje de los productos salidos de la Provincia para ser consumidos o utilizados fuera de ella, sólo puede expresarse al de los años 1937 y 1938, que nos dá una idea de la importancia de algunos productos de la Provincia.

DESCRIPCION:	1937	1938
	Toneladas	
Maíz	444	339
Trigo	16	81
Erotos y garbanzos	305	2.857
Papas	1.255	409
Azúcar	48.363	50.311
Verduras	14.722	17.732
Vino	927	563
Frutas	2.225	3.161
Plomo	23	31
Zinc y estaño	10	8
Algodón	3,7	14,7
Alcohol	5.615,7	3.929,7

BIBLIOTECA

