



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



Las vías de comunicación y los transportes terrestres como capital básico de desarrollo

Yacubsohn, Héctor Mario

1968

Cita APA: Yacubsohn, H. (1968). Las vías de comunicación y los transportes terrestres como capital básico de desarrollo.

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

Col. 1501
979

Sobusaliante
Cañellas

Universidad de Buenos Aires
Cátedra de Política Bancaria
(634)

Cañellas
Yá cubsohn

Yá cubsohn

Trabajo de tesis doctoral sobre el tema:

LAS VIAS DE COMUNICACION Y LOS TRANSPORTES TERRESTRES,
COMO CAPITAL BASICO DE DESARROLLO, FINANCIADO POR LOS
ORGANISMOS FINANCIEROS SUPRANACIONALES.-

Presentado por el alumno:

Héctor Mario Yá cubsohn

Plan "D"

Para optar por el grado de
Doctor en Ciencias Económicas

Yá cubsohn

Fecha de presentación:

Profesor Dr. Marcelo G. Cañellas

Número de Registro: 19.111 L.U. N° 5862

Domicilio: Loyola 1073 Capital. Teléf.: 40-5310 ó 773-0362

1
4
7
11.31
Y

(1968 2° cuatrimestre)

S U M A R I O

INTRODUCCION

- I - Incorporación del transporte en la economía.-
- II - Costo y financiación de los programas de transporte.-
- III - Los bancos de desarrollo y corporaciones de fomento, su aptitud para la financiación del transporte.-
- IV - Financiación del transporte ferroviario en la República Argentina, desde la colonia hasta nuestros días.-
- V - Asistencia financiera al transporte por el BIRF, AIF y el BID.-
- VI - Consideraciones finales.-
- VII - Conclusiones.-

INTRODUCCION

Cuando se incursiona en el tema del transporte como capital básico para el desarrollo de los países, nos encontramos con elementos tan absolutamente definitorios de esa realidad, que no logramos entender en razón de que hechos y/o principios en la República Argentina aún no ha merecido este asunto un primer plano en el quehacer nacional.

No son estas meras conjeturas sobre un problema que tantas veces ha sido enarbolado por fracciones políticas y hombres de gobierno para justificar la problemática situación de las finanzas del país, ya que tal soslayada atención a un asunto de alta prioridad nacional se corrobora fácilmente con solo hacer un análisis del estado del sistema de transporte, si es que puede definirse así al conjunto de medios de locomoción que se desplazan sobre obras de infraestructura en su mayor parte en lamentable estado de conservación.

Quienes hemos tenido la oportunidad de observar el desarrollo de los acontecimientos en este aspecto, desde el corazón mismo de una Empresa Nacional de Transporte, aunque no fuéramos que ocupando un modesto cargo, hemos sentido reiteradas veces el impacto negativo derivado del desconocimiento y de la desubicación en el problema por parte de las esferas oficiales y de la falta de respeto hacia la capacidad y la condición humana de algunos hombres, cuya acción positiva tanto beneficio hubiera brindado al país. Así hemos contemplado -entre otras cosas- como los vaivenes de la política con las sucesivas intervenciones a los organismos y empresas de transporte -que no descartamos pueden y de

ben mejorarse- destruían y construían pesados edificios burocráticos y promovían propagandísticamente slogans, acompañados con meras declaraciones de buenos deseos que se difundían como planes de acción efectiva en el transporte.

Tales circunstancias no tardaron mucho en desbaratar la poca acción coordinada que se podía efectuar, diezmando los planteles y equipos técnicos con presiones políticas directas, jubilaciones indiscriminadas y/o con el desaliento de quienes sin posibilidad de futuro según sus humanas aspiraciones, ni de campo de acción positivo para la aplicación de sus conocimientos técnicos, resolvieron alejarse de una función que aprendieron a querer, valorar y comprender.

Nuestro país se ha caracterizado por la falta de un plan integral del transporte, que abarque todos los medios conocidos e indefectiblemente afecte tanto a la jurisdicción nacional, como a la provincial y municipal, a fin de evitar la pérdida de valiosos esfuerzos con el disloque que provoca la acción descordinada a que estamos acostumbrados, lo que ha representado asimismo un obstáculo para lograr el apoyo financiero externo, sin el cual sería imposible ejecutar ese plan. Esta es otra de las razones por la que podemos asegurar que el problema del transporte no ha sido contemplado con criterio global y cuando en parte lo fué, como en el estudio realizado por el Grupo de Planeamiento de los Transportes, cuya valoración no corresponde discutir aquí, pasó a constituir un ejemplar más de biblioteca, al que esperamos no se agregue el próximo estudio que a juzgar por publicaciones periódicas recientes, hará una delegación del Banco Mundial que ha llegado al país.

En este estado de cosas, entendemos que resulta de interés el aporte que se pueda hacer sobre el tema que se trata en el presente trabajo y que se relaciona con el financiamiento por organismos supranacionales, de las costosas inversiones en transporte para impulsar el desarrollo económico de los pueblos.

Las páginas siguientes, contienen en primer lugar un comentario de como se incorpora gradualmente el concepto de transporte en economía, ganando paulatinamente la jerarquía que hoy lo caracteriza como elemento eficaz para la promoción económica. Es en razón de esta circunstancia que se explica la necesidad de planificar adecuadamente esos proyectos así como los beneficios que aportan a las naciones, comentando el caso particular de la Argentina mediante una reseña histórica de sus éxitos y fracasos.

Se pasa luego a los problemas propios de la financiación de las obras, con una consideración también histórica a fin de argumentar los cambios en la forma de atender las inversiones, que se encuentra ligada en gran parte a los cambios económicos que sufrió el mundo y a la revolución de la ingeniería del transporte. Se llega así a las actuales formas de resolver el problema de inversiones a través de organismos supranacionales, cuyo origen, finalidades y acción efectiva se reseña en el capítulo pertinente, para finalmente lograr las conclusiones que se consignan, en las que se intentan subrayar los aspectos más salientes de este trabajo.

CAPITULO I

a) Incorporación del concepto de transporte en economía. Jerarquía de su actual ubicación económica. Su definición según los conceptos modernos.

Para comprender como se incorpora el concepto de transporte en economía, partiremos de la concepción puramente individualista de Adam Smith a quien se le confirió la paternidad de esta nueva ciencia. Para él los factores económicos serían sólo los capaces de producir riqueza, materializándolos de modo tal, que resultaba difícil incluir entre dichos factores a los servicios, que como el transporte no pueden realmente ser materializados. Era difícil, sino imposible, atribuir al transporte un valor porque si bien Adam Smith reconocía que el valor de una mercancía viene determinado por la cantidad de esfuerzo que ha costado el producirla, ese esfuerzo era referido a la mera producción de los bienes y parecía imposible adicionar mucho valor a estos bienes por el hecho de su transportación, para este autor la verdadera riqueza de un país consistía no sólo en la moneda, sino en las tierras y todas las diferentes clases de objetos que son capaces de consumo.

Juan Bautista Say, discípulo del anterior, abrió una brecha en tal estrecho concepto, al estimar que producir sencillamente no es más que crear utilidades, aumentar la capacidad que tienen las cosas de responder a nuestras necesidades y de satisfacer nuestros deseos. Son pues productivos todos los trabajos que concurren a este resultado, la industria y el comercio tanto como

la agricultura. Para Say la economía política es una simple exposición de la manera como se forman, se distribuyen y se consumen las riquezas y ya encontraba el concepto de los servicios productivos.

Los marxistas, tomaron de los economistas liberales aquellos conceptos sobre el valor que conferían al trabajo humano una superior dignidad, llegando a considerar este como la única sustancia del valor, pero se preocuparon menos por distinguir entre el trabajo aplicado a la producción de bienes y el aplicado a la distribución de los mismos, uno de cuyos elementos esenciales es precisamente el transporte, porque sin este servicio la distribución no podría llegar a realizarse.

Estas orientaciones de la economía política, tenían el grave defecto de fijar mayormente la atención en los medios económicos más que en los fines económicos. En tal sentido, otra teoría expone que desde el momento en que se abandona el punto de vista individualístico y naturalístico, la economía debe necesariamente ser contenida poniendo como prima realidad el todo en el cual esta se inserta. La economía concebida como un conjunto de medios ordenados hacia los fines, debe necesariamente ser sometida a la determinación de las categorías específicas de tales fines. La economía es un concatenamiento de medios, un conjunto orgánico de medios ordenados hacia sus fines. De estos conceptos llega esta teoría a la noción de los servicios y en última instancia la economía no sería otra cosa que el estudio de los servicios requeribles, para que la sociedad satisfaga todas sus necesidades tanto materiales, científicas, religiosas, culturales, artísticas, etc.

Pero dentro de esos fines, existiría cierta jerarquía, la que partiendo del principio de que lejos de ser la economía como quería Marx, el hecho primitivo y fundamental de la sociedad, se hallaba por el contrario subordinada al conjunto de la vida social. La economía no es la guía, el determinante, el hecho de la vida y de la cultura como enseña el materialismo histórico. Al contrario, por definición y por esencia es la sierva, no es más que un medio y este por definición es un siervo, un subordinado. De esta concepción de la economía arranca el verdadero sentido de la jerarquía que tienen los transportes en la economía nacional. No es posible atribuirle dicha jerarquía, si persistiendo en conceptos económicos individualistas o marxistas puros, entendiéramos que sólo tiene un valor aquello que es un producto materializado. Resulta igualmente falsa toda concepción sobre el transporte en la economía si persistimos en considerar que la única fuente de riqueza, radica en los bienes materiales. Se disminuye la importancia del transporte, especialmente cuando lo que se transporta son seres humanos, cuyo valor no se incrementa por su traslación de un lugar a otro, ello desde luego si partimos de la base que las únicas necesidades humanas son las materiales. En este supuesto no podemos atribuirle valor al transporte turístico por ejemplo, cuando en él simplemente se trata de poner al alcance de los seres humanos una visión de las bellezas de la naturaleza, un conocimiento de todas las humanas realizaciones, de las artes, de las ciencias, del modo de vivir de las diversas comunidades humanas, que es en definitiva lo que procura a la sociedad ese tipo de servicios.

¿Es posible continuar sosteniendo que el transporte no

es otra cosa que una subrrama del comercio, como pretenden aún los tratadistas económicos, que llegando mas adelante aceptaron que este pertenecía a la economía meramente como un medio de distribución? ¿Qué bien material se está distribuyendo cuando en determinadas épocas del año, la población de un país se traslada ansiosamente de un punto a otro de las regiones geográficas, para satisfacer impulsos puramente personales y/o espirituales?

Sólo concibiendo la economía como la ciencia que estudia la articulación orgánica de los servicios, que cumplimenten toda la gama de fines esenciales a la satisfacción de las necesidades materiales, religiosas, espirituales, artísticas, políticas, etc. de las sociedades, es posible atribuirle al transporte un valor e insertarlo con rango propio en el cuadro de las riquezas de una nación o de un universo.

Sólo hay transporte cuando hay desplazamiento real, cuando una cosa se transporta se desplaza. Las líneas de energía que se suelen involucrar como líneas de transporte, no son en rigor tales porque no existe desplazamiento real. Existe la transmisión de un efecto eléctrico a distancia, al igual que en la televisión, las comunicaciones o el telégrafo. Pueden entrar sin embargo y de hecho inciden en la economía del transporte por sus efectos, pero a los fines fundamentales de nuestro trabajo, reconocemos sólo la existencia de transporte cuando hay desplazamiento real.

Pasaremos ahora a considerar las necesidades de desplazamiento de bienes y personas.

Se trata en realidad de dos categorías distintas. Hay economía, hay producción de utilidades en el desplazamiento de los bienes, pero en cuanto al desplazamiento de personas está dentro

de la categoría del consumo, dentro de los servicios de consumo. Sin embargo desde el punto de vista de la satisfacción de esas necesidades, prácticamente las leyes y los efectos son los mismos. Pero no nos basta con establecer cuales son las necesidades del desplazamiento de bienes y personas. Dentro de una economía social, de una economía moderna, no podemos conformarnos con un simple enfoque general de que hay desplazamiento de bienes y personas. Ya sabemos que las necesidades generales del transporte no coinciden con las necesidades de los particulares, es decir que la demanda total acumulada tanto de las necesidades generales como particulares no encuentra una adecuada expresión a través de la totalización de las necesidades particulares, por lo que es necesaria la intervención de la sociedad por medio del organismo estatal competente o de un organismo paraestatal, que sea capaz de recoger, de realizar y satisfacer esas necesidades.

Para completar este concepto diremos que el transporte debe satisfacer necesidades individuales, sectoriales y sociales utilizando esta expresión intermedia para configurar necesidades conjuntas, que no son generales pero tampoco son individuales. Además, los distintos medios de transportes ofrecen entre sí relaciones de complementariedad y sustitución, siendo en algunos casos exclusivos pues sólo pueden atender un tipo de necesidad con un medio de transporte y en otros son concurrentes, pues cabe una gama de necesidades que puede ser satisfecha por distintos tipos de transporte y dentro de esa gama de necesidades a su vez, existe una zona de indiferencia en la cual no se puede fijar con exactitud cual es el medio más adecuado para su satisfacción. Las condiciones de indiferencia o de sustitución o complementariedad entre

los distintos medios, pueden responder a diferentes criterios de utilidad social o de utilidad fiscal.

Es por ello, que el economista debe evaluar, examinar que medios debe escoger o emplear en cada caso, porque aunque los medios técnicos sean intercambiables, en realidad sus ventajas o desventajas variarán en función de las distintas estructuras económicas, en función de la estructura de cada país, en función del estado de desarrollo, e incluso para el caso de una economía de guerra o de paz, pues tanto en un país combatiente como en uno neutral, una guerra determina efectos sobre los transportes. Estos conceptos hacen que el economista no atienda solamente a los medios para la satisfacción de las necesidades, sino a los medios MEJOR CALIFICADOS.

Esa calificación, puede variar a su vez en función social por vía de racionamientos, por vía de limitación del consumo de materiales críticos o en forma indirecta, por vía de la necesidad fiscal.

En función de lo expuesto, definiremos al transporte, como LA RAMA DE LA CIENCIA ECONOMICA QUE ESTUDIA LAS NECESIDADES INDIVIDUALES, SECTORIALES Y SOCIALES DE DESPLAZAMIENTO DE BIENES Y PERSONAS Y LOS MEDIOS MEJOR CALIFICADOS PARA SU SATISFACCION.

b) Importancia del transporte como factor de desarrollo. Sus costos. Necesidad de su planificación y programación.

La carencia de un sistema adecuado de transportes, hace imposible el progreso económico y social. Este es indispensable en todo proceso de desarrollo aunque la alimentación, la sa

lud, la educación y empleos convenientes sean sus metas finales.-

Por este motivo, en los países menos desarrollados el factor transporte, llega a representar hasta un 30 por ciento del costo de los productos terminados. Cuando la población se encuentra dispersa y los centros industriales desconcentrados, un país puede gastar un tercio o más de sus ingresos nacionales en equipar y mantener en funcionamiento un sistema de transportes.

Dado que en los países en vías de desarrollo, el transporte absorbe una parte considerable de los recursos nacionales y de los que se obtienen merced a los programas de asistencia técnica y empréstitos de capital, en muchos casos se ha hecho la siguiente pregunta: podemos evitar las inversiones pasándonos sin un sistema de transportes, o utilizando otros medios que reduzcan de alguna forma el costo?

A esas consideraciones que han inducido a confusiones de todo tipo, en cuanto a la valoración precisa de los gastos e inversiones destinados al fin que comentamos, corresponde aclarar que el transporte no es un fin en si mismo, sino un medio para conseguir un fin. El objetivo final es lograr un nivel de vida más elevado y no simplemente un nivel de movimiento más elevado. Por ello es que muchos opinan que la ciencia y la técnica en último extremo, podrán contribuir más eficazmente al problema del transporte, eliminando la necesidad del mismo, que proporcionando una mayor capacidad. Atacar oportunamente a la demanda de transporte, puede ser el enfoque más eficaz para desplazar los recursos hacia otros sectores abandonados de la economía.

Pueden citarse muchas formas en que valiéndose de una cuidadosa planificación y la adopción de métodos científicos, se ha logrado reducir y/o eliminar la necesidad de transporte mate-

rial. Así se ha logrado reducir el aumento de tráfico para satisfacer la demanda cada vez mayor de alimentos, mejorando los sistemas de conservación y almacenamiento o creando centros de producción junto a las fuentes de consumo. A ello ha contribuido en gran medida las modernas técnicas de congelación, deshidratación e irradiación.

Como el acarreo de combustibles representa sin duda una carga importante en cualquier sistema de transportes, se está procurando el desarrollo de la utilización de otras fuentes de energía, entre ellas las que se basan en la energía solar, de grandes perspectivas, ya que se ha dicho con buen criterio que tiene importantes beneficios prácticos para los países en desarrollo, que "aunque pobres en transporte son ricos en sol". Pero en realidad estos adelantos están aún lejanos.

En algunos casos con el uso de la radio, la televisión y el teléfono, se ha logrado compensar la escasez de medios de locomoción. Australia es un ejemplo de ello, con la implantación de la enseñanza "en casa" transportando la escuela por medio de la televisión y la radio, lo que además compensa la falta de maestros y equipos.

Se reduce también la necesidad de transporte, planificando el aprovechamiento de las tierras agrupándolas geográficamente para usos afines, con lo que se eliminará gran parte del vaivén y movimiento de tráfico entre actividades interdependientes. Esto es válido también para las industrias afines y las que sirven al comercio exterior, que es interesante agrupar en zonas próximas a los puertos o lugares de embarque.

No obstante lo expuesto, los expertos en la materia consideran que actualmente las zonas en que cabe prescindir del

transporte son muy limitadas y de economía marginal. Si bien es cierto que en alguna medida pueden lograrse resultados satisfactorios buscando sustituirlos, en general todos los países y en mayor medida los menos desarrollados, tienen que estudiar detenidamente la creación de un sistema de transportes como parte de su infraestructura industrial básica.

Los países en vías de desarrollo especialmente, deberán elaborar un plan minucioso y sistemático con el fin de distribuir sus escasos recursos, no sólo entre el transporte y otras formas de inversión convenientes, sino mediante la elección de uno u otro medio de transporte.

En general es unánime el acuerdo no sólo en cuanto a la necesidad de planificación, sino también en cuanto a las principales normas que deberán aplicarse y que pueden sintetizarse como sigue:

- a) El programa de transportes tendría que integrarse en el plan de desarrollo nacional. Ser lo suficientemente flexible y elástico, para cubrir las necesidades de una economía en proceso de crecimiento y muy adaptable a los cambios tecnológicos.
- b) Sus objetivos serán claramente definidos y tendrán un orden de prioridad en concordancia con el plan general. Se determinará una especie de jerarquía de los objetivos o de la mejor combinación de objetivos y acciones. Los más dominantes, pueden ser la corrección de las deficiencias de la red existente o asegurar una capacidad de transporte superior a los requerimientos inmediatos, como incentivo al desarrollo y expansión de industrias primarias y secundarias en una determinada zona.
- c) El Gobierno debe asumir la responsabilidad general de la pla-

nificación del transporte, puesto que la inversión en su mayor parte provendrá de los fondos públicos.

- d) Es necesario considerar el transporte como un todo integrado. Habrá operaciones combinadas en el sentido abstracto y en el concreto. Ello implica la máxima coordinación entre los diversos organismos y sectores, lo que evitará gastos inútiles y duplicaciones y asegurará una corriente de tráfico uniforme y eficaz.

Los países con un bajo nivel de vida están caracterizados por poseer métodos inadecuados de transporte. En esto, como en casi todas las esferas de desarrollo existe una profunda cima entre las naciones más avanzadas industrialmente y las menos desarrolladas.

Asia que tiene el 53% de la población mundial cuenta con el 3% de los vehículos de motor de todo el mundo. Africa y América Latina con mas de 1/3 de la superficie terrestre del mundo, poseen el 7% de las carreteras. La Unión Soviética y Estados Unidos realizan el 75% de todo el transporte ferroviario del mundo.

Un hecho digno de destacar, es que la revolución del transporte ha dejado a un lado a los 2/3 de la población mundial.

En los países insuficientemente desarrollados, gran parte de la exigüidad de los servicios de transporte, tiene carácter histórico. En muchos de ellos la única preocupación era el transporte de mercaderías, materias primas u otros productos a la metrópoli, de manera que las vías férreas y caminos se construyeron atendiendo una sola finalidad, desde el interior del país a los puertos principales.

Ello significaba que no se atendían problemas propios de desarrollo, con líneas de comunicación que atravesaran la nación o simplemente con conexiones internas, entre ciudades o regiones que estuvieron aisladas durante muchos años.

Para estas naciones sin embargo, cabe el consuelo de que puedan saltar sobre los siglos con mucha eficacia, adoptando en pocos años un sistema de transportes adecuado y moderno, capitalizando la experiencia que le brindan las equivocaciones y errores cometidos por países más antiguos.

La ciencia y la técnica brindan ahora los medios para superar los obstáculos al progreso, que durante la mayor parte de la historia han restringido la utilización de los recursos mundiales. Estos medios están al alcance de los países en desarrollo, que pueden superar sus problemas de transporte utilizando los más modernos y eficaces elementos.

Un país joven puede elegir hoy entre una gama asombrosa de nuevas técnicas posibles. Su problema principal consistirá seguramente en que método ha de elegir y como habrá de distribuir sus escasos recursos, porque la escasez de capital y la falta de personal capacitado en todas las categorías, sigue siendo el principal factor de limitación para el desarrollo.

Otro de los inconvenientes difíciles de superar, es la resistencia al cambio que existe en algunas partes del mundo no sólo en el seno de los pueblos, sino a veces hasta en sus gobernantes que no están dispuestos a aceptar y explotar nuevas ideas.

Ahora bien, comprendida la importancia de un sistema de transportes correctamente planificado, tenemos que determinar cuales serían las bases de esa planificación. Es decir, que clase

de transporte se adaptaría mejor a las necesidades de los distintos países en las distintas etapas de desarrollo. Y nos preguntamos: qué factores deben influir en la elección entre una y otra forma de transporte? Cuál habrá de ser el principal criterio para un país en vías de desarrollo, que está creando un sistema de transporte y en el que no existe prácticamente ningún medio de transporte?

Resulta prácticamente imposible responder de manera absoluta a estos interrogantes, ya que no existe una solución o criterio estrictamente transportable de un lugar a otro o de un país a otro, aunque sus condiciones geográficas, necesidades económicas y estructuras políticas puedan ser en alguna medida comparables.

No se puede elegir con criterio absoluto, pero en términos generales la finalidad práctica de la planificación del transporte, debe consistir en reducir al mínimo los costos de funcionamiento y aumentar al máximo la rentabilidad de la inversión, es preciso conceder la debida importancia a los efectos económicos a largo plazo y al valor social del sistema de transportes. Cuando un servicio de transportes no puede producir beneficios económicos pero es necesario para la vida de la comunidad, es razonable que su costo adicional se cargue a la comunidad toda.

No puede aplicarse rígidamente el principio de que el máximo beneficio neto de la inversión, es el único índice posible para determinar los méritos de un medio de transporte y también para elegir entre proyectar el transporte y no proyectarlo, dado que en esa forma se produciría un creciente desajuste entre los ritmos de desarrollo de las distintas zonas de un país. Debe tenerse en cuenta todos los posibles beneficios para el conjunto de la

economía. Así la aparición de comerciantes que llegan a comprar y vender mercaderías, actúa como un estimulante en la evolución de una economía de subsistencia a una de ingresos. La construcción de una carretera en zonas agrícolas, permite obtener mejores precios a los agricultores, que se ven estimulados para incrementar sus cultivos, pudiendo también elevar los ingresos netos locales ya que al facilitar el acceso a fuentes de suministro competitivas, hará bajar los precios de los artículos que no se producen en la zona. La magnitud de los beneficios es naturalmente variable en uno u otro caso.

Entre muchos ejemplos puede citarse el de Uganda, donde se desarrolló un importante comercio de pescado fresco gracias a la mejora de una arteria principal, en una zona donde sólo existiera una escasa demanda de pescado seco o ahumado. En este mismo país también debido a la construcción de 64 millas de carreteras en un distrito, se logró aumentar en 400 % la producción de algodón.

Es en base a experiencias como las mencionadas o la de reducción de costos en el traslado de bienes o personas que debe establecerse la bondad de un sistema de transporte.

Años atrás, cuando se estudiaba un sistema de transporte, los principales problemas que se atendían, eran los de carácter material y técnico: selección del trazado, la técnica del tendido de vías o de la construcción de carreteras, o el emplazamiento de las obras portuarias. En la actualidad el enfoque es totalmente distinto, pues tienen preponderante gravitación los factores políticos, económicos y sociales, así como el efecto global del desarrollo de los transportes en la economía nacional.

Antes de expedirse en tal sentido, los expertos deben

hacer un análisis de la situación presente, que incluye un relevamiento de las instalaciones, parque móvil, intensidad de tráfico, gastos de conservación, estudio de tarifas, variaciones estacionales etc. No debe desestimarse por cierto el estudio del crecimiento del tráfico que tiene relación con el desarrollo de la economía para lo cual deberá tenerse en cuenta las cifras de importación y exportación así como el crecimiento de la demanda y producción interna.

Es fundamental la fijación de un programa de trabajo y de sus posibles etapas de ejecución. Esto implica estudios sobre el desarrollo industrial y agrícola, consideraciones de tipo político y administrativo, cuestiones de desarrollo urbano y rural, problemas de defensa, turismo y otros.

Las primeras investigaciones habrán de establecer la red principal, luego podrá incorporarse la red secundaria y finalmente las denominadas marginales.

Este aspecto de la planificación en el que insistimos tiene una gran importancia en el difícil y discutido tema del transporte, debido a las grandes inversiones que requiere la creación de una red, especialmente en los países donde se carece totalmente de ferrocarriles, carreteras o canales. Se comprende que los recursos necesarios superan generalmente las posibilidades de financiación interna o por lo menos las absorben en un porcentaje tal, que a menudo supone problemas de orden interno para los países, que deben restar atención a otros problemas no menos urgentes.

Para encarar esta tarea, son de gran utilidad las estadísticas con que cuentan los gobiernos, que lamentablemente -por la misma razón de su atraso- son difíciles de obtener en los países en desarrollo. Deben hacerse cálculos evaluando los probables

tonelajes que se han de transportar y las principales direcciones e intensidad del tráfico. Calculado el volumen del tráfico, otro problema a encarar es su distribución en los distintos medios de transporte, sobre la base de su eficacia económica comparativa. El criterio principal será el del mínimo costo y no en pocos casos la velocidad de transportación.

Sólo es posible una auténtica planificación cuando se han reunido todos los datos a que hacemos referencia, se han definido los objetivos y establecido prioridades.

Hemos comentado que años atrás la política de transportes estaba orientada principalmente a la disminución de los costos, y en el caso de los países que eran productores de materias primas exportables, a los costos que afectaban directamente a ellas. Se establecían criterios sobre la utilidad de las inversiones de una manera relativamente sencilla y la cuestión de preferencia entre la inversión en transporte u otros sectores de la producción apenas si llegó a plantearse, refiriéndose la planificación a problemas de orden técnico en la mayoría de los casos.

Después de los últimos cambios políticos, económicos y sociales los problemas del transporte se están enfocando desde un nuevo ángulo. El aumento de la producción ya no depende únicamente de la reducción de costos en el transporte. La mejora de los rendimientos agrícolas y la expansión industrial absorben una fracción cada vez mayor de las inversiones, y las políticas de desarrollo tienden cada vez más a la expansión del comercio interior. El transporte está llamado por lo tanto a satisfacer necesidades más variadas en cuanto a la circulación general de mercaderías y personas, y siendo el transporte sólo uno de los factores que afectan

al desarrollo general, es preciso sopesar las inversiones frente a otras que produzcan resultados similares.

Desde el precario sistema de transporte de los pueblos primitivos, que llevaban sus mercaderías a otros lugares o tribus para realizar el trueque, hasta el que hoy se realiza privadamente por personas que no son transportistas de profesión, merecen ser considerados por la gravitación económica a veces insospechada que han tenido o tienen en la economía de los países.

Por ejemplo en Francia, según un estudio realizado en años recientes (1964) se encontró que este tipo de transporte privado representaba más de la mitad del transporte total por carretera.

El aporte económico que esta actividad hace al desarrollo es innegable y puede verse fácilmente al estudiar algunos países como Australia y Argentina a los cuales se refieren las cifras que se consignan:

ARGENTINA

<u>AÑO</u>	<u>KM. DE FC.</u>	<u>TOTAL COM. EXTERIOR</u> (En millones m\$n)
1861	10	37
70	732	79
80	2.516	104
90	9.432	243
1900	16.563	268
10	28.636	724
20	35.291	1.912
28	36.940	2.192

AUSTRALIA

<u>AÑO</u>	<u>MILLAS DE FC.</u>	<u>HAS. SEMBRADAS</u>	<u>CABEZAS DE GANADO OVINO</u>
1871	1.042	50.000	22.000.000
1891	10.123	2.000.000	110.000.000

En los Estados Unidos y Canadá la penetración ferroviaria mediante el incentivo de concesiones a las compañías, que afectaron 53 millones de hectáreas en el primer país y 25 millones en el segundo, posibilitó la puesta en explotación del Middle West.

Las empresas disponían libremente de esas tierras pudiendo venderlas a particulares, a quienes favorecían además con préstamos en dinero, útiles, herramientas y material agrícola. Todo ello repercutió en la producción ya que entre 1870 y 1910 la de avena y trigo en Estados Unidos se multiplicó por 3,2 y en Canadá por 6.

Podemos mencionar también el caso de Senegal donde el cultivo del cacahuete introducido hacia 1840, se pudo extender gracias a la construcción del ferrocarril que facilitaba su salida. Así en 1902 en círculo de Tambacounda exportaba 12.000 toneladas, en 1926 120.000 toneladas y en 1936 225.000 toneladas.

Corresponde señalar que en este trabajo, se pretende dejar establecido claramente, que es indispensable en todo proceso de desarrollo dar al problema del transporte un lugar primordial y una jerarquía propia que no puede discutirse. No obstante lo cual debemos reconocer que resultan muy difícil obtener -aunque no sean factor determinante- cifras de rentabilidad económica en

una operación transporte (relación entre el aumento de renta general por esta operación y su costo) o incluso definir con absoluta seguridad los límites del esfuerzo que un país debe realizar en el dominio de los transportes para asegurar su desarrollo económico.

De ello se desprende lo débil que es la Ciencia Económica en este terreno y lo difícil que le es resolver estos problemas por las múltiples variantes con que se plantean. Los métodos que se han ensayado si bien no han logrado resultados totalmente satisfactorios, han servido sin duda para explorar en este campo con algunas aproximaciones o al menos para obtener precarias conclusiones.

Uno de ellos que denominaremos de estudio global de aproximación, consiste en estudiar la parte que constituye la actividad global de transporte en un país o grupo de países y compararla con las de otros que se consideren más desarrollados. Si suponemos que éstos poseen un desarrollo armónico, se puede intentar clasificar el retraso de los transportes en relación con otras acciones económicas que deben llevarse a cabo.

Otro método tal vez más analítico, consiste en buscar en otros países que poseen un desarrollo económico más acentuado, pero que están dotados de condiciones de clima, población y geografía perfectamente comparables, cuales han sido los efectos de programas de desarrollo económico general en los que figurase especialmente la actividad transporte, buscando los puntos que en ese programa se han revelado insuficientes.

Por el primero de los métodos descriptos y en base a cifras obtenidas en diversos países, se confeccionaron los siguientes cuadros:

Pm. = Producto nacional bruto por habitante.

p. = Proporción del producto nacional bruto procedente del transporte.

<u>p.</u>	<u>País</u>	<u>Pm.u\$s.</u>
menos de 4%	Paraguay	40
	Birmania (1,8%)	50
	Pakistan (2,9%)	60
	Filipinas	160
	Indonesia	380
5%	Nicaragua	120
	Honduras	160
	España	210
	Panamá	250
	Líbano	260
6%	Tailandia	70
	Ecuador	150
	Chipre	210
	Hong Kong	300
7%	Kenia	60
	Egipto	110
	Jamaica	180
	Portugal	180
	Grecia	200
	Yugoeslavia	250
	Colombia	280
Finlandia	700	

<u>p.</u>	<u>País</u>	<u>Pm.u\$s.</u>
	Congo (Leopold.)	80
	Ceilán	120
	Turquía	230
8%	Brasil	290
	Chile	340
	Austria	480
	Holanda	570
	E.E.U.U.	1810
	Japón	190
	Africa del Sur	350
9%	Italia	360
	Francia	800
	Bélgica	920
	Luxemburgo	1070
	Puerto Rico	410
	Israel	490
10%	Alemania Occ.	600
	G. Bretaña	860
	Dinamarca	910
	Argentina	440
12%	Canadá	1450
	Noruega	850

<u>PAIS</u>	<u>Prod.Br. Nacional</u>	<u>Agric. Selvic. y Pesca</u>	<u>Indus. Extrac tivas</u>	<u>Indus. Manufac tureras</u>	<u>Construc ción</u>	<u>Transp. y Comu- nicac.</u>	<u>Com.por Mayor y menor</u>	<u>Adm.Pú- blica y defensa</u>	<u>Otros Servi cios</u>
		%	%	%	%	%	%	%	%
Francia 1952 (miles de millo nes de francos)	12.040	16	3	30	6	9	13	11	12
Canadá 1956 (millones de dólares)	26.289	10	4	28	7	12	13	7	19
Alemania Occid. 1956 (millones de D/M.)	166.175	8	42		6	10	13	9	12
Italia 1956 (millones de liras)	12.470	22	1	32	6	10	9	10	10
G.Bretaña 1956 (millones de libras)	17.939	4	4	38	6	11	13	7	17
EE.UU. (miles de millones de dólares)	341	5	2	32	5	8	17	12	19

El valor en u\$s. del producto bruto nacional per cápita, se ha considerado como índice de volumen para ordenar los valores, ya que existe incertidumbre en numerosos países para este género de evaluación, y por otra parte es una realidad que los tipos de cambio en esa moneda, son a menudo múltiples o artificiales.

En el cuadro se han clasificado algunos países, en función del porcentaje del producto interior bruto procedente de los transportes, elemento de gran utilidad cuando existe. Vemos que dicho porcentaje varía alrededor de un 10% en países tan diferentes como el Congo (Leopoldville), Canadá, Luxemburgo y EE.UU. y por el contrario, parece ser que en el porcentaje inferior al 9%, es en general índice de una estructura económica no conforme con lo que es normal en las naciones industriales occidentales.

El examen de los datos, permite pensar que al menos cuando la parte del porcentaje del transporte es débil, su aumento es signo de evolución económica, siendo posible establecer una correlación entre ese aumento y el producto bruto nacional. Pero de las cifras surgen muchas dudas como para poder deducir una ley de esta repartición.

A similares resultados se arriba trabajando por el otro método, ya que la comparación entre dos o más países, necesita un sólido aparato estadístico que rara vez existe.

Asimismo, cuando se trata de efectuar un estudio de rentabilidad, se encuentran los clásicos y diferentes enfoques. El financiero, para el cual una operación es rentable si aporta ingresos dinerarios superiores a los gastos de cualquier clase que ella provoque, incluso las amortizaciones. Y el del Economista, que teniendo ya grandes dificultades para calcular una diferencia, pre-

fiere tener en cuenta la relación entre el desarrollo de la producción o el de la renta nacional, y la carga que representa la acción de desarrollo de los transportes. En otros términos, se descarta la posibilidad de mensurar el esfuerzo en valores, estudiando la necesidad de los medios de transporte por sus relaciones íntimas con el crecimiento de las naciones en todos los órdenes.

También los gobernantes han dado gran importancia a la unificación política de las naciones, haciendo inversiones en transporte que no pueden considerarse directamente productivas, pero es seguro que esa unificación política resultará uno de los medios más satisfactorios para estimular el crecimiento económico y espiritual y será un factor de suma importancia para la obtención de un nivel de vida más alto y un mayor bienestar.

CAPITULO II

- a) Los cambios operados en la forma de financiación del transporte. Referencia a las circunstancias que los determinaron, sobre la base del antecedente de los Ferrocarriles Argentinos.

Nos hemos referido en el transcurso de este trabajo, al elevado costo de los programas de transporte, debido principalmente a las cuantiosas sumas que deben invertirse en infraestructura. Ahora bien, si comentamos la incidencia altamente positiva del transporte en los programas de desarrollo y en gran medida éste depende de aquel, es casi innecesario advertir que cuando se hace mención a los altos costos de nuevos sistemas, nos preocupa fundamentalmente la situación de los países poco desarrollados donde se deben implantar.

Entonces, ¿cómo será posible conciliar ambas cosas? o en otras palabras, ¿cómo financiaremos un sistema de transportes en una nación con escasos medios a su alcance al menos desde el punto de vista interno? La respuesta sólo puede ser una: habrá que recurrir a la financiación externa para lograr el objetivo propuesto.

Antes de entrar en este tema, es interesante destacar que la implantación o mejoramiento de los sistemas de transporte ambos sumamente costosos -para lo cual resulta imprescindible contar con fuentes de capitales extranacionales- no es solamente un problema de los países en desarrollo que se ven obligados a la atención de tan imperiosa necesidad, sino también de aquellos que contando otrora con un buen sistema de transporte han asistido a su decadencia, en parte por abandono e ignorancia de las necesida-

des nacionales y en parte por el resquebrajamiento de antiguas estructuras debido a la revolución tecnológica operada en los últimos años.

Las fuentes de financiación sufrieron a través de los años diversas transformaciones en cuanto a su origen y finalidades, desplazándose de la financiación privada en una primera etapa, a la de los estados nacionales y por último más recientemente al concurso de los organismos supranacionales. Para comprender el motivo o desplazamiento del origen de estas fuentes de recursos, es interesante referirnos a la evolución de los ferrocarriles, concretándonos al caso particular de la red Argentina que tampoco escapó a la situación general por la que atravesara el transporte ferroviario en todo el mundo.

En una primera etapa que llamaremos de autosuficiencia natural, las empresas pudieron autofinanciarse sobre las bases convencionales propias de cualquier empresa puramente lucrativa y económica, sin superestructura de obra pública, sin infraestructura financiera y económica de cualquier otro tipo. Pero en este supuesto nos vamos a encontrar que para hacer frente a las fuertes inversiones que demanda esta línea, tenemos que asegurarnos un tráfico mínimo, un volumen de unidades de tráfico que permita más que reducir, dividir las cargas financieras permanentes en la línea. Al efecto estableceremos un valor que utilizaremos comparativamente y que es el de 3000 Tn. mínimas por Km. y por año, que se considera aceptable para las líneas norteamericanas, esto para una línea interurbana de construcción relativamente económica. Esta es la idea simple que casi todo el mundo tiene de lo que debe ser una empresa ferroviaria, se cree que es una empresa naturalmente auto-

suficiente y que la vía no incide sobre el costo, porque se autofinancia con las economías que producen la ferrovía y el tren. Justamente este tipo de estructura aparece limitado a los dos primeros desarrollos en el siglo pasado, cuando se trataba de líneas tendientes a servir grandes explotaciones extractivas, únicas capaces de asegurar el volúmen de tráfico necesario o grandes aglomeraciones urbanas con la cantidad de pasaje necesario.

Luego de un siglo observamos que el ferrocarril está desarrollándose, recuperando su tráfico o intensificando su utilidad en el orden urbano y suburbano y de las grandes explotaciones extractivas, que es donde se siguen efectuando nuevas inversiones y extensiones a título particular y lucrativo.

Cuando se empieza a conocer la técnica de los costos y la técnica de la tarificación, se advierte que es posible responder a la necesidad de transporte para el cual no existía otra solución que la ferrovía, extendiendo ferrocarriles con una menor densidad de tráfico y compensando esta menor densidad mediante sobrecostos diferenciales. Este es el otro supuesto que definiremos para los casos de menos de 3.000 Tn. y mas de 2.000 Tn. como de autosuficiencia monopólica, para significar que en esta forma se produce este efecto, compensando ese menor tráfico con la aplicación de tarifas regravadas. Pero como todo el tráfico no podría soportar esas tarifas, se establecen dos parámetros: uno a nivel operacional y otro a nivel total de la empresa incluyendo la red. En este caso lógicamente el costo medio será mayor y si para el caso ideal ese costo era de 100, en este será por ejemplo 120.

El caso medio de la red argentina puede ubicarse dentro de cargas mayores de 1.000 Tn., es decir que no es posible

darle solución mediante el sistema empleado al comentar la autosuficiencia monopólica. Tiene que haber un sobreprecio que compense la insuficiencia de tráfico y estamos en el tercer supuesto, que llamaremos autosuficiencia regravada. En este caso compensamos hacia abajo dando tarifas rebajadas y hacia arriba con tarifas regrvadas, así se va abriendo el abanico tarifario pues exige cada vez mayor diferenciación hacia el alza y hacia la baja, partiendo de la versión primitiva de los tres valores: mínimo, de alta y de máxima que se preveían en el informe Santa Cruz Subercase.

Es muy importante que tengamos en cuenta estas nociones, pues los ferrocarriles Argentinos que fueron prósperos, las grandes empresas de trocha ancha estaban dentro de esta hipótesis, se mantenían como autosuficientes pero con un tráfico insuficiente. Así que aunque lograron equilibrio, en rigor eran empresas deficitarias, la diferencia estaba entonces en que el déficit era posible cargarlo al usuario. De allí entonces el error de suponer que nuestros ferrocarriles eran autosuficientes y con grandes ganancias, cuando en realidad eran insuficientes y lograban el equilibrio financiero en base a una regravación tarifaria utilizando al usuario como contribuyente.

La autosuficiencia era posible merced a las tarifas regravadas y esta regravación fué en general sinónimo del monopolio que caracterizó a las empresas ferroviarias en otras épocas. Pero no termina aquí el problema, porque las necesidades de transporte alcanzan igualmente a las regiones prósperas, que podían permitirse la autosuficiencia regravada, como aquellas en las que la regravación no era posible y para las que existía un gran interés gubernamental en rehabilitarlas o habilitarlas.

Por ello, cuando se agotaron las posibilidades de la

autosuficiencia regravada y como continuara todavía la demanda de extensiones e inversiones en transporte, fué preciso buscar nuevas fórmulas donde agotada la capacidad contributiva de la tarifa, sería necesario integrar con otros recursos. Aparece así la integración colateral de los recursos.

Es posible que una empresa funcione, pueda operar económicamente y aún servir parcialmente su capital pero no pueda financiar la totalidad de su servidumbre y sin embargo esa empresa es factible de financiarse, porque crea otro tipo de utilidades colaterales que no son las que provienen del usuario. La propiedad beneficiada, el acercamiento de determinados establecimientos industriales o extractivos que tienen interés en contribuir. En este caso estamos frente a otro modelo de insuficiencia, que denominaremos insuficiencia marginal. Se trata de una insuficiencia de tipo financiero ya que una vez establecida la empresa podrá funcionar e incluso dejar un excedente para cubrir su capital pudiendo operar la reducción del peaje.

Podemos dar como antecedentes Argentinos de las primeras concesiones establecidas, la Empresa del Norte, la Empresa de Ensenada, después la de Campana, donde se recurrió al método de la garantía y de intereses por el Estado. Eran empresas pequeñas, pero cuando aparece el Ferrocarril Sur con sus 114 km. que luego se van a 200 al extenderse a Dolores, la inversión de capital es tan grande que aunque el Gobierno de la Provincia garantiza a los inversionistas su interés, su solvencia no era suficiente. Surgen entonces distintos propietarios de la región capitaneados por Armstrong y Alzaga, que ponen su fortuna personal al servicio de la obra y el interés particular beneficiado en este caso, aparece avalando la obligación del Gobierno. La necesidad de integrar los re-

cursos en el F.C.Sud, duró cinco años puesto que luego la empresa entra en autosuficiencia regravada.

Cuando la Provincia de Buenos Aires extiende y va tomando a su cargo la gestión directa del ferrocarril Oeste y lo transforma en uno de los institutos más poderosos de desarrollo económico de la provincia, también se crea un régimen de integración colateral de los recursos. Varios propietarios y vecinos de Cañuelas que piden la extensión de Barracas a Cañuelas ofrecen al Gobierno de la provincia, que mientras la línea no pueda autofinanciarse totalmente a través de la tarifa, ellos están dispuestos a integrar de su peculio un 3% del interés. En otras palabras, mientras la línea no rindiera el 6% ellos se obligaban a pagar el 50% y el resto lo integraba el contribuyente. Esto da lugar a una ley que se sancionara en enero de 1884, por la cual se disponen varias extensiones e inversiones en la red aprovechando esa fórmula.

Aparte de estos casos de insuficiencia financiera, donde si bien la empresa no cubre la totalidad de sus cargos financieros puede cubrir su operación, existen otros en los que no solamente no cubre los aspectos financieros, sino además no alcanza a cubrir la totalidad de su operación. Estos supuestos los dividiremos en dos: Insuficiencia Operacional Marginal, en el que la empresa no tiene ingresos suficientes para financiarse ni tampoco para cubrir la totalidad de la operación, pero alcanza a cubrir sus costos directos. Y el de Insuficiencia Operacional Residual, donde los ingresos no alcanzan a cubrir ni los costos directos ni los indirectos. Este último caso puede identificarse con las líneas Patagónicas.

En ambos casos de insuficiencia marginal y residual, se demanda indudablemente la integración de los recursos del Esta

do. Se ha llegado a un límite cuando no es posible obtener ni tráfico suficiente, ni capacidad contributiva suficiente y no hay más remedio que buscar formas colaterales o indirectas de los recursos.

Hemos visto como en este terreno existen intereses que exceden los propios de la empresa y porque y como se tratan de suplir las deficiencias derivadas de la evolución del tráfico ferroviario, donde la necesidad de inversiones es cada vez mayor por lo que se agotan la capacidad contributiva de la comunidad usuaria y de la tarificación, y si el Estado persigue una mayor intensidad en estos objetivos, resulta indispensable arbitrar nuevas fuentes de financiación, nuevos recursos de capital. Esto es valedero no solamente para la creación de nuevas líneas o sistemas de transporte, sino también para la modernización de los que están en uso y que necesitan adecuarse al progreso científico del momento. Durante el período de expansión fue posible incorporar ese progreso con relativa comodidad, en razón de que la red estaba justamente en constante crecimiento y lo que se hacía era destinar las nuevas inversiones no directamente a las nuevas líneas, sino utilizar los equipos más modernos en las más productivas y desplazar los usados a las extensiones habilitadas más recientemente. Pero con el tiempo aún cuando esta solución ya no es factible, siguen subsistiendo las necesidades de mejoramiento de la red, de acortamiento real o virtual, de integración internacional y es el momento en que el Estado debe aportar las soluciones.

Surge en este punto una vez superada la capacidad del Estado, la necesidad de la financiación internacional de los proyectos, que no es precisamente novedad, ya que fué vista con abso

luta claridad en cuanto a su magnitud, beneficios y costos por hombres como Alberdi que tuvieron la virtud de conocer el futuro sin olvidar por ello el presente que vivían. En sus Bases y Puntos de Partida para la Organización Política de la República Argentina expresa: "negociad empréstitos en el extranjero, empeñad nuestras rentas y bienes nacionales para empresas que los harán prosperar y multiplicarse. Sería pueril esperar que las rentas ordinarias alcancen para gastos semejantes, invertid ese orden, empezad por los gastos y tendréis las rentas. Si hubiéramos esperado tener rentas capaces de costear gastos de la guerra contra España hasta hoy fuéramos esclavos. Con empréstitos tuvimos cañones, fusiles buques y soldados y conseguimos hacernos independientes. Lo hicimos para salir de la esclavitud, debemos hacerlo para salir del atraso que es igual que la servidumbre. La gloria no debe tener más títulos que la civilización".

Las ideas de Alberdi, ya advierten las necesidades Argentinas y de otros países del mundo, pero luego de muchos años observamos que a pesar de la presente realidad en cuanto a la necesidad imperiosa de esta forma de financiación para los costosos sistemas de transporte, aún muchos gobernantes no han logrado comprenderlo y es menester un cambio en su manera de pensar para que pueda aceptar la idea de la financiación externa sin ser alcanzados por la sombra de un nacionalismo mal entendido.

- b) Breve referencia a los problemas de canalización de fondos, necesidad del ahorro externo e importancia de la acción de gobierno.

El desarrollo económico de una nación y su financia-

miento en particular, dependen en gran medida de elementos que no residen unicamente en la órbita de cada uno de ellos. Así como las regiones económicas y políticas de un país están esencialmente influenciadas en el financiamiento de su desarrollo por el comportamiento económico de entes que son nacionales, ya sea por su estructura económica, por su ubicación institucional o por su origen jurídico, los países a su vez no escapan a la influencia de organismos supra nacionales que en definitiva son los únicos capaces y adecuados para la realización de algunas obras para el desarrollo, que por su volúmen superan las posibilidades nacionales.

Al estudiar los problemas que se presentan en la canalización de fondos, se advierte que en muchos países está dificultada tanto por desvíos de base económica, como por rigideces de tipo institucional, basicamente jurídicas o de naturaleza funcional en el orden interno, como asimismo por causas que alargan el período de maduración de la inversión pública más de lo indispensable por la falta de proyectos materialmente realizables y suficientemente evaluados, tanto en su conveniencia relativa, como en el orden de prioridades dentro del plan general de desarrollo. Es frecuente que se encaren amplios programas de inversiones con defasajes también amplios en los medios de financiación, lo que finalmente impide la realización de ciertas inversiones y esteriliza en definitiva en baja productividad, buena parte de lo que debiera ser el fruto del esfuerzo nacional del ahorro, así como la aptitud de inversiones privadas bien planeadas. Ello determina la conveniencia, en primer lugar de sistematizar ciertos principios generales y en lo que hace a la esfera pública, desarrollar una programación amplia, coherente y discriminada tendiente a un programa nacional

integrado de inversiones de los gobiernos nacional, provinciales y municipales.

Esa programación necesitará cubrir un aspecto material y otro financiero. Es requisito indispensable programar los recursos materiales como contralor de compatibilidad entre metas financieras y posibilidades físicas concretas y como medio de evitar la esterilización de posibilidades financieras, que tengan que aguardar innecesariamente turnos para convertirse en inversiones reales por falta de recursos físicos. La programación del flujo financiero, es el segundo elemento indispensable, sin el cual resultará imposible el logro de las metas establecidas.

En el flujo de fondos totales, la importancia que tiene la acción del Gobierno es de indudable gravitación. Ello se deduce fácilmente cuando pensamos que se incluyen en las computaciones a los intermediarios financieros como el sistema bancario, el de seguro, el de seguridad social, que éste dirige y orienta, sin olvidar el manejo de la política cambiaria y tarifaria que afectan al comercio exterior y en el orden interno a la política fiscal, de crédito público y del gasto público. Es por ello que cuando las exigencias económicas, sociales y políticas determinan la máxima aceleración del proceso de desarrollo económico, es deber de los gobiernos procurar una ágil y adecuada afluencia de recursos internos y externos cuyo destino deberá estar sabiamente programado.

En alguna medida, cuando se comienza a programar existe una determinada dotación de capital real, que tiene que ser considerado por separado de las inversiones netas reales que se realicen dentro del período estipulado. Estas inversiones adi-

cionan valores al capital real existente, para constituir un acervo total persistentemente creciente en la generalidad de las economías y persistentemente creciente por habitante en aquellos países que avanzan verdaderamente en su proceso de desarrollo.

Las inversiones reales netas en bienes de producción realizadas en cada período, dependen de un determinado quantum de inversiones reales brutas en nuevos bienes y en reparaciones capitalizables y de la deducción que debe hacerse en virtud de destrucción o en mayor grado de la depreciación del capital real, que en países de alta densidad de capital como Estados Unidos de Norteamérica, son de tal importancia que han llegado a absorber el 62% del ahorro bruto en años recientes con elevado nivel de ahorro y el 80% en 1958, año en que este nivel fué relativamente bajo.

Ello pone de manifiesto lo difícil que resulta atender los programas de inversiones para el desarrollo con el ahorro interno, aún para el caso que éste represente un monto de cierta consideración, ya que cuando las metas son amplias, siempre resultará escaso. La insuficiencia de fondos puede ser resuelta de dos maneras: acudiendo a fondos externos o rebajando el nivel de las inversiones previstas. Esta segunda alternativa no siempre es factible, ya que un retraining puede implicar una verdadera mutilación del programa en conjunto, cuando no un principio de fracaso del mismo si es que se trata de anular o posponer proyectos de infraestructura, que son la base sobre la que se construye el crecimiento económico de las naciones y en la mayoría de los casos, su factor determinante.

CAPITULO III

- a) Los bancos de desarrollo y las corporaciones de fomento. Su aptitud para la financiación de los transportes en la programación para el desarrollo.

Es de importancia entonces la complementación del ahorro interno, cuando existe, con el externo. Pero no basta solamente ello, ya que se necesita de los mecanismos financieros adecuados para realizar la transferencia de fondos por los canales apropiados a fin de sacar el máximo provecho de la estructura de inversión del país, para que crezca también al máximo la productividad de los recursos totales, minimizando con ello el nivel de crecimiento del producto. Ello exigirá por una parte, un sistema de intermediación financiera de gran aptitud y por otra un orden de prioridades para la inversión.

La aptitud del sistema de intermediación, significa la existencia de entes adecuados como los bancos de desarrollo y las corporaciones de fomento y aptitud institucional y operativa para orientar la inversión en la forma que necesita la economía.

Los bancos de desarrollo, realizan como operaciones principales colocaciones de fondos, intermediación en ello y otorgamiento de avales a mediano y largo plazo, con el objeto de promover la aceleración del desarrollo económico. Con ello no se define, sino que se caracterizan los aspectos salientes de los mismos, debiendo aclarar que se diferencian de las corporaciones de fomento, básicamente por el hecho de que el banco aparece como institución puramente financiera, al menos por sus aspectos formales, - mientras que la corporación crea, administra y vende empresas, -

cuando es necesario, además de prestar, intermediar en el crédito o en la colocación de capitales y otorgar avales. No obstante los bancos de desarrollo pueden asumir cierto nivel de responsabilidad en el manejo o en el control directo de empresas prestatarias, con lo que aparece una zona de confusión para la caracterización, un modo híbrido entre banco y corporación que surge además de otras formas de actuación de los bancos y las corporaciones.

Estas instituciones, además de supranacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo, Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, Corporación Financiera Internacional, Banco Europeo de Inversiones, pueden ser también nacionales como Banco de Desenvolvimento Económico de Brasil, Banco de Fomento del Japón, etc. Pueden consagrarse a la promoción general de actividades económicas o restringir su actividad a determinados ramos dentro de un país como el caso del Banco de la Nación Argentina, el Banco Hipotecario o el Banco Industrial. En estos casos aparece la conveniencia del banco especializado en razón de particulares necesidades del ramo impulsado, cuya extensión se presume grande o por que se requiere el conocimiento y manejo de determinadas técnicas operativas.

El análisis de las técnicas para impulsar proyectos en el orden de sus prioridades, partiendo de instituciones ya establecidas con el carácter de bancos de fomento, requiere considerar los siguientes elementos básicos.

- a) Utilización del crédito a largo plazo.
- b) La aplicación de técnicas para la evaluación de proyectos.
- c) La ubicación del proyecto dentro de un programa general de desarrollo.

El primero de los elementos mencionados, se consideró durante mucho tiempo como no utilizable por la banca, si es que el sistema monetario quería conservar la salud financiera del aparato económico. A esta conclusión se llegaba con el criterio de que la inversión debe financiarse con ahorro genuino y el crédito bancario debe prestar fondos para giro, sosteniéndose asimismo que el crédito a largo plazo era inflatorio.

En este aspecto, tenemos ya la experiencia práctica de la existencia de los bancos de fomento cuya eficiencia ha demostrado justamente lo contrario, completado con la idea clara en el sentido de que el crédito a corto plazo no funciona puramente como tal, ya que se hace rotativo y termina siendo un verdadero capital de habilitación para el prestatario, o libera fondos para financiar la inversión a largo plazo, al nivel de cada empresa. Asimismo y aunque en ello no hay uniformidad de criterio, se piensa que tiene menos efectos inflatorios -si es que lo tiene- el crédito a largo plazo que la no realización de inversiones por su no otorgamiento, pues si la estructura financiera de un país requiere créditos a largo plazo para posibilitar determinadas inversiones exigidas para el desarrollo y la banca no los efectúa, dicho país crecerá menos.

En lo relativo a la evaluación de proyectos, existen técnicas que permiten estimar el orden de prioridades de los mismos, para lo cual se deben fijar objetivos determinados, entre los que se cuentan: el incremento del producto nacional, el aporte al balance de pagos, la ocupación de mano de obra ociosa, la mejora en la distribución del ingreso, el aporte al crecimiento regional, etc. Debe hacerse una lista de objetivos, seleccionar las varia-

bles que los miden y asignar ponderaciones a cada uno de esos objetivos en particular, a fin de conocer el aporte total de cada proyecto al conjunto de objetivos perseguidos. Paralelamente, corresponde formular una lista de sacrificios requeridos y la realización cuantitativa de objetivos logrados con dichos sacrificios dará las pautas para ordenar los proyectos según sus prelación.

Resuelto el problema técnico de selección de objetivos, sacrificios, métodos y criterios de computación uniformes, quedan otros problemas:

- a) Quien hará las evaluaciones de proyectos.
- b) Como puede operarse de manera tal que las inversiones se orienten hacia los proyectos según el orden de su prioridad.

En el primer aspecto, las oficinas gubernamentales, los bancos de desarrollo, las corporaciones de fomento y los sectores privados interesados pueden formular estas evaluaciones. Para ello deberán seguir la misma técnica, los mismos criterios, métodos y bases de evaluación a fin de que ellas con relación a los distintos proyectos puedan ser comparadas.

En lo que a la instrumentación de las prioridades se refiere, puede hacerse el nivel máximo cuando se dispone de un aparato de promoción bien montado, que promueva inversiones determinadas en la medida de su prelación. El crédito bancario es una de las herramientas de promoción que se utiliza en función de la evaluación de proyectos, graduándola según la significación de los mismos.

La adecuada canalización del crédito a largo plazo, requiere la utilización de técnicas para evaluar los proyectos y su instrumentación en función de las prioridades que surgen de la

aplicación de ellas, no excluyendo en la aplicación de estos criterios la extensión del análisis a aspectos de administración, organización, financiamiento, aparato comercial, retorno del préstamo y la ejecución del proyecto de inversión en sí. Pero no basta que un proyecto en sí tenga elevada prioridad para que su financiamiento se tenga en cuenta en la misma forma, pues debe ubicarse ese proyecto dentro del programa de desarrollo, ya que la oportunidad de su realización podría no ser óptima. Esta oportunidad es uno de los elementos que juegan dentro del problema de la asignación de recursos. Y un programa de inversiones al nivel general de la economía, ubicado dentro de un programa de desarrollo, resuelve precisamente la cuestión dual de prioridad y oportunidad.

b) Relación histórica de los hechos mundiales que dan lugar a su origen y finalidades.

Dado que las instituciones que nos ocupan, suplen los fondos para inversión en los programas de desarrollo, nos interesa hacer algunas consideraciones sobre su origen y finalidades.

Como resultado de la acción persuasiva del Comité Financiero de la Liga de las Naciones y de importantes conferencias internacionales en el trance de la segunda guerra, la casi totalidad de las naciones tenía organizado su Banco Central dentro de los principios clásicos y estaba bien equipada para utilizar su aparato financiero en técnicas más ambiciosas. Pero la segunda guerra modificó totalmente las cosas. Nuevas corrientes de ideas aparecen en los pueblos que pasaron la lucha y que debían afrontar la transición de la paz, primó la idea de la seguridad social con el pleno empleo, que implicaba un programa de gastos públicos, nacio-

nalización de empresas, regulación del comercio exterior por medio del control estatal de la banca que era la herramienta más rápida y eficaz. Los principios clásicos de mantener el valor de las monedas en los cambios exteriores con su influencia mecánica en las políticas de créditos, se reemplazan por nuevos postulados que se referían a la cooperación de los bancos en la promoción de la economía general, mediante la utilización del crédito y en el manejo de la política económica internacional por medio del balance de pagos, empleando la técnica del control de cambios para obtener el propósito final de la anhelada seguridad social y el máximo aprovechamiento de los recursos naturales, que se estimaban necesarios para suprimir el impacto de la reconversión de la economía.

Es necesario agregar que los bancos comerciales estaban en condiciones de servir a la colectividad dentro de las directivas de la Banca Central porque integran sistemas, extendiéndose sus servicios principales en razón de que sus operaciones y relaciones se democratizan, prestando servicios a sectores más extenso de la comunidad. Los bancos comerciales en este proceso con la nueva estructura de sus activos y sus relaciones estrechas con la política fiscal se hacen más solidarios con la política general que en materia monetaria, crediticia y cambiaria, trazan los gobiernos a través del Banco Central.

Todo ello resulta coincidente con la nueva manera de pensar de los gobiernos, que están empeñados en modificar la estructura económico-social para lograr un óptimo aprovechamiento de los recursos naturales. Dentro de estos programas, se pretende liberar al hombre de los trabajos rudos mediante la mecanización, y ampliar la industria para la transformación de la producción pri-

maria y lograr la ocupación de los desplazados rurales que buscan trabajo en las ciudades. La idea es lograr un aumento per-cápita en el ingreso nacional.

El sistema bancario se transforma así en la principal palanca con que cuentan los gobiernos para financiar el desarrollo, mediante la concesión de créditos con prioridades y diferenciaciones zonales o destinos, así como los de fomento. Ello no puede realizarse con un banco o grupo limitado de ellos, sino únicamente contando con un sistema perfectamente estructurado y controlado, lo que no implica la supresión de la libre iniciativa de los establecimientos bancarios, sino sólo una forma de coordinarlos dándole una mayor potencialidad.

Debe reconocerse que la política de seguridad social y de desarrollo económico implican un relativo nacionalismo económico, pero los países no pueden subsistir sin comercio exterior, por razones de clima, de población o de capacidad productiva y el mismo mantenimiento del pleno empleo, se alcanza únicamente con el comercio exterior.

Asimismo, el mundo ha empequeñecido, el equilibrio internacional predominante en el siglo pasado entre naciones europeas que eran monitoras, ha desaparecido, habiéndose superado la ecuación de la especialización del teorema Ricardiano. En esta etapa de la historia hay dos grandes potencias y dos civilizaciones en pugna, en el occidente la solución está en levantar la productividad en los países subdesarrollados, para asegurar la paz social y en lograr una comunidad de intereses para alcanzar la prosperidad en forma de unidad espiritual, social y económica.

A todo esto no ha permanecido ajena la organización

bancaria en el aspecto internacional, que ha creado organismos que constituyen instrumentos de cooperación mundial en beneficio del desarrollo de regiones atrasadas, para financiar adelantos técnicos y facilitar el intercambio de productos mediante cambios internacionales estabilizados.

En realidad no pretendemos que el cambio a que nos referimos sea solamente consecuencia de las guerras, ya que el proceso viene de muy lejos, desde la misma revolución industrial, punto de partida de una nueva conciencia, que aunque con la lentitud propia de las cosas que constituyen una novedad en el quehacer humano, fué arraigando en la conciencia de los intelectuales primero y luego de las grandes muchedumbres, que se organizan para obtener mejoras sociales modificando las viejas maneras de gobernar. Pero no es menos cierto que aún en el período de entreguerras, no se había comprendido que un nuevo mundo pugnaba por destruir las antiguas estructuras y para salvar a los estados del proceso de desintegración económica se hicieron las conferencias de Bruselas y de Génova, confiando que al volver al patrón oro se obtendría la esperada solución, porque se vinculaba aún su reinado con el esplendor que proporcionara a las grandes potencias monetarias.

Estos ensayos no tuvieron éxito y desembocaron en la crisis de 1929 a 1932 con inflaciones históricas y deflaciones deprimidas que dan lugar a la aparición de hombres que se autotitulaban providenciales como Mussolini e Hitler. Aquí sin duda termina una época que los teóricos de la libre empresa denominaron de la libre decisión, de la estabilidad de los precios y del gran comercio internacional.

Aparecen entonces nuevas técnicas de gobierno. La revolución teórica de Keynes, el New Deal de Roosevelt, la intervención del estado en materia de cambios y política bancaria y crediticia, la inconvertibilidad general que permitía un extraordinario crecimiento de la moneda fiduciaria, el proceso de monetización de la deuda pública y la amplitud del volumen y de la dinámica de la moneda bancaria. En el orden de la política internacional, desaparece el multilateralismo y la cláusula tradicional de la nación más favorecida, para ir directamente a los convenios bilaterales, las zonas monetarias y los clearing de cambios. Es decir que cambiaban profundamente las prácticas económicas y el pensamiento de los teóricos y de los hombres de gobierno, hasta que posteriormente con la segunda guerra se termina totalmente con el antiguo régimen liberal.

c) Fondo Monetario, Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, Corporación Financiera Internacional, Banco Interamericano de Desarrollo. Sus características institucionales más salientes.

Antes de finalizar esta contienda, en 1941 se reunen en alta mar Roosevelt y Churchill para trazar las líneas en que descansaría el mundo luego de finalizada la conflagración. Los principios fundamentales que se vertieron entonces fueron:

- Los respectivos países no aspiraban al engrandecimiento territorial, deseaban que los cambios territoriales fueran voluntad de cada estado.
- Se respetaría el derecho de los pueblos para elegir la forma de gobierno que estimaran más conveniente, pero defenderían la libertad de palabra y de pensamiento, sin las cuales tal elección es ilusoria.

- Lucharían por obtener una distribución justa de los productos esenciales, dentro y fuera de sus propios países.
- Aspiraban a una paz que además de destruir el régimen nazi, asegurara a los pueblos una vida en libertad mediante una adecuada organización internacional.

Pero aún luego de la segunda guerra, no fué fácil encauzar las cosas dentro de los nuevos criterios y necesidades. Existían en los distintos países controles e intervenciones que afectaban al comercio internacional y que se estaba seguro que no era posible desterrar en forma total. Aparecen también convenios bilaterales y zonas monetarias bien definidas. Por ello la solución se concibe dentro de los siguientes términos:

- Procurar estabilización de los cambios internacionales.
- No justificar políticas arancelarias autónomas de determinado país.
- Resultará imposible eliminar las restricciones de una sola vez.
- Se buscarán medios adecuados para el reordenamiento de las importaciones y exportaciones.
- Deben evitarse los procesos inflacionarios o deflacionarios.

No obstante existían problemas de fricciones entre las grandes potencias que impedían llegar a un acuerdo total. Evidentemente la mayor parte de los negocios internacionales estaban en manos de los Estados Unidos e Inglaterra, con grandes centros financieros y los pagos internacionales del mundo se hacían en la moneda de esos dos países. Estas potencias pretendían que por tal causa se arreglaran sus problemas monetarios y luego los de los otros estados, en tanto Rusia que era una unidad económica autárquica con pocas relaciones comerciales con el resto del mundo, no participaba de esta idea.

Este problema sumamente complejo determinó que se pensara en la organización de un tipo diferente de instituciones. Instituciones supranacionales con fines destinados a solucionar lo atinente a cambios internacionales y servir como organismos de consulta y coordinación para el desarrollo de una acción común. Hasta este momento no se piensa de que muchos países del mundo deben ser reconstruidos y asistidos para su desarrollo.

Como había mucha disparidad de criterios entre los diversos equipos que habrían de estructurar las soluciones, fué necesario hacer conferencias, una de ellas previa en 1943 Atlantic City y luego en 1944 en Bretton Woods que fué la Conferencia Monetaria y Financiera de las Naciones Unidas de tanta significación para el mundo. Los resultados fueron óptimos ya que los técnicos ampliaron el pensamiento original de crear un instituto regulador de los cambios internacionales y buscaron la solución en dos aspectos que consideraron fundamentales: por una parte buscar un sistema que garantizara cierta estabilidad en los cambios con relación a las variaciones de los balances de pagos de los países adheridos y por otra crear un instrumento capaz de procurar medios adecuados a largo plazo para reconstruir los países devastados por la guerra y financiar el desarrollo de los atrasados.

Así nace el Fondo Monetario Internacional, para asegurar la cooperación internacional, pudiendo dar normas que aseguren la conducta monetaria y el mantenimiento de la disciplina en los cambios y el Banco Mundial de Reconstrucción y Fomento, para asegurar la reconstrucción y el desarrollo de los países miembros que lo necesiten, facilitando la inversión de capitales a largo plazo para fines productivos, estimulando el auge del comercio internacional y asegurando mejores medios de vida, alentando las in

versiones particulares en el extranjero por medio de garantías, participaciones en préstamos y otros medios. De este Banco se ha dicho con acierto que fué un nexo entre la guerra y la paz en un primer momento, para facilitar la reconstrucción de los países devastados y luego como objetivo permanente es un nexo entre la iniciativa pública y las inversiones privadas canalizadas por la vía del Banco.

Los objetivos del Banco Internacional adecuados a sus operaciones potenciales y efectivas, se relacionan con el desarrollo económico de período largo de países jóvenes, en vías de industrialización y con la modernización del equipo de los países más viejos, en competencia con las poderosas economías industriales del hemisferio occidental. Los propósitos más importantes establecidos por el pacto de fundación del Banco son:

- Ayudar al desarrollo de los medios productivos y de los recursos en los países menos desarrollados.
- Promover la inversión privada extranjera por medio de garantías o participación en préstamos y otras inversiones que efectúan los capitalistas privados.
- Complementar la inversión privada proporcionando el financiamiento con fines productivos, por medio de su propio capital o de fondos reunidos por él y de sus otros recursos.
- Promover el crecimiento equilibrado y de largo alcance del comercio internacional y el mantenimiento del equilibrio en las balanzas de pago por medio del efecto de los préstamos de desarrollo sobre la elevación de la productividad, el nivel de vida y las condiciones de trabajo en los territorios de los estados miembros.
- Asegurar que la selección económica que con la inversión privada

da prioridad automática a las necesidades más urgentes, sea estimulada por la disposición de los préstamos hechos o garantizados por el Banco y por otros medios, de manera que los proyectos más útiles y urgentes, grandes y pequeños por igual, sean tratados en primer lugar.

Las autoridades responsables en diverso grado de la política y funcionamiento del Banco Internacional, son: La Junta de Gobernadores, los Directivos Ejecutivos, El Presidente y los Diversos Comités de Préstamos.

La Junta de Gobernadores, se compone de un Gobernador y un Suplente nombrado por cada país miembro, en ella residen todos los poderes del Banco, los miembros duran cinco años y pueden ser reelectos.

Cada miembro de la Junta tiene 250 votos, más un voto adicional por cada acción poseída. En el funcionamiento cotidiano del Banco, La Junta de Gobernadores está representada por catorce Directores Ejecutivos, cinco de ellos designados por los cinco mayores accionistas, mientras los otros son elegidos por todos los Gobernadores, excepto los cinco mayores. Los Directores Ejecutivos duran dos años en sus funciones y dispone cada uno de ellos del número de votos del miembro que lo designa. El Presidente debe ser nombrado por los Directores Ejecutivos y no puede ser un Gobernador, un Director Ejecutivo ni un suplente de cualquiera de ellos, no tiene voto salvo el de desempate. Puede asistir a las reuniones de Gobernadores pero sin voto y su período de ejercicio debe ser decidido por los Directores Ejecutivos. Le corresponde conducir bajo la dirección de la Junta de Directores los negocios ordinarios del Banco y sujeto al control general de los Directores Ejecutivos,

ser responsable de la organización, nombramiento y cese de los funcionarios empleados.

En el funcionamiento efectivo del Banco, el Presidente es mucho más de lo que se indica en el texto del acuerdo.

Uno de los requisitos que se exige para el otorgamiento de un préstamo, es el de la recomendación que debe efectuar un comité competente. Esos comités son nombrados por el Banco y deben incluir un experto seleccionado por el Gobernador que representa al país prestatario y a uno o más miembros designados entre el personal técnico del Banco.

Los propietarios del Banco Internacional son designados en el pacto de fundación del mismo como miembros, los que deben ser también parte integrante del Fondo Monetario Internacional. Estas naciones por lo tanto, son accionistas del Banco y deben comprar un número mínimo de acciones que le han sido asignadas. Las demandas de desembolso a los accionistas se hacen según lo prescrito en el pacto.

El capital autorizado fué fijado en 10.000 millones de dólares, con una disposición para aumentarlo con la aprobación de una mayoría de las 3/4 partes del total de votos. Las acciones fueron de 100.000 dólares cada una a la par y además de las suscripciones mínimas los accionistas podían adquirir otras, de acuerdo con las reglas que dictara el Banco. Respecto a los aumentos de capital autorizado, la suscripción sería a prorrata.

Las suscripciones mínimas de las 45 naciones que asistieron a Bretton Woods, ascendió a un total de 9.100 millones de dólares, pero como Rusia no se adhirió al Banco, se redujo esta suma en 1.200 millones. Otras reducciones menores ocurrieron al desaparecer Haití, Nueva Zelandia y Liberia de la lista.

Del capital suscrito el 20% debía pagarse inmediatamente en efectivo o ser depositado en forma de títulos a la vista sin intereses. De éste 20%, el 2% tenía que ser en oro o en dólares y el 18% en la moneda respectiva del país miembro. El 80% restante constituye una reserva para contingencias, cuyo pago sólo puede exigirse si se necesita efectivamente para hacer frente a una garantía o compromisos que no sean los préstamos directos hechos por el capital pagado por el Banco. Cada cobro debe ser proporcional a lo suscrito por cada miembro y puede ser pagado en dólares o en la moneda que se necesite para hacer frente a la obligación que determine el cobro.

Los fondos empleados por el Banco Internacional, pueden provenir de una de estas tres fuentes:

- Puede hacer préstamos directos con sus propios recursos.
- Puede pedir fondos en el mercado abierto.
- Puede garantizar préstamos hechos por inversionistas privados por los medios normales de inversión.

En los tres casos, parte de los fondos pueden ser suministrados por inversionistas privados en participación con el Banco pero sin garantía del mismo. Los préstamos que se hacen con los propios recursos del Banco, provienen del 20% de las suscripciones que los miembros pagan en moneda o en su equivalente. El empleo de los fondos para préstamos directos se halla no sólo limitado por el 20% de capital disponible para ese propósito, sino también por las divisas disponibles en la clase de moneda que los prestatarios necesiten y por la voluntad de los miembros para autorizar el uso de sus monedas para la demanda de préstamos que pueda presentarse.

El pacto de fundación autoriza al Banco para garantizar préstamos, participar en ellos o hacerlos a cualquiera de sus miembros o a cualquier jurisdicción política de algún miembro o a cualquier empresa comercial, industrial o agrícola en el territorio de ellos. Estos amplios poderes están en cierto modo limitados, dado que en primer lugar se dispone que la suma de los préstamos, garantías o participaciones pendientes, no han de exceder el 100% del capital suscrito no usado, las reservas y el superavit del Banco. En segundo lugar hay cierto número de condiciones que deben ser tomadas en cuenta antes de que el Banco contraiga un compromiso, siendo la mayoría de ellas de política general y el criterio definitivo es habitualmente que la condición ha sido satisfecha en opinión del Banco.

Existen sin embargo dos condiciones concretas:

- a) Los préstamos deben tener como deudor final el gobierno del país en el que se gastan los fondos.

Esto puede significar que los fondos se proporcionen directamente al gobierno interesado o que se concedan a otros prestatarios cuyo crédito es avalado por el gobierno miembro.

- b) Todos los préstamos hechos o avalados por el Banco deben ser, excepto circunstancias especiales, destinados a proyectos de re construcción y fomento.

Por este motivo, el Banco debe adoptar medidas que aseguren que los fondos se utilicen para los fines que fueron concedidos, exigiendo a los prestatarios las pruebas de que los gastos se han hecho o se harán para la compra de bienes y servicios preestablecidos, de que los costos y las condiciones de la compra son razonables y de que el costo no será financiado por ningún otro medio asequible al prestatario. Las pruebas documentales son

parecidas a las que se requieren en las operaciones de los bancos comerciales con carta de crédito documentada.

En realidad los desembolsos del Banco se realizan a menudo luego de la recepción de los informes que remiten los bancos comerciales, que han hecho pagos con cargo a determinadas cartas de crédito. Con este sistema el banco comercial hace el desembolso inicial con cargo a una carta de crédito extendida al prestatario, sobre la base de un ofrecimiento hecho por el Banco Internacional y luego el banco comercial se reembolsa con fondos del préstamo. En algunos casos el Banco Internacional deposita fondos en el banco comercial como garantía de la carta de crédito extendida a nombre del prestatario extranjero. Este procedimiento es muy similar del de las cartas de crédito garantizada, extendidas por un banco comercial a favor de prestatarios extranjeros del Banco de Exportación e Importación. En ambos casos se reduce el trabajo administrativo del prestamista gubernamental, al mismo tiempo que el prestatario tiene la ventaja de trabajar con los medios bancarios normales.

La restricción del empleo de un crédito a gastos realizados en un proyecto concreto, es característica también de los préstamos del Banco de Exportación e Importación, pero hay una diferencia importante entre los de éste y los del Banco Internacional, en cuanto a la reglamentación del uso de los fondos. Los préstamos del Banco Internacional no se encuentran ligados a las exportaciones de un país determinado y no puede imponer ninguna condición para que los fondos de un préstamo se gasten en el territorio de un miembro en particular o de varios miembros.

De dos maneras las aportaciones del Banco tienen un saludable efecto multiplicador en las inversiones de capital pri-

vado internacional y por lo tanto, en la expansión del comercio multilateral. La primera es la multiplicación de los préstamos míos con sus repercusiones materiales, la segunda pertenece al campo del ejemplo y de la norma.

A partir de 1948 se comienza a trabajar en la reconstrucción de Europa, para proseguir luego con los países menos desarrollados, llevando su ayuda para proveerlos de energía eléctrica, de obras viales, de represas, es decir inversiones para las que no se lograrán capitales privados, fundamentalmente por su bajo rendimiento. Los primeros préstamos fueron para América Latina -quizás por razones políticas- luego se favoreció a la India con su famoso plan quinquenal de obras, que al principio tuvo sólo efectos declarativos. En 1949, el Banco lleva su acción a Australia a Egipto y a Etiopía.

Se han dado preferencia a lugares socialmente explosivos, de bajo nivel de vida, que pueden causar peligrosos disloques sociales para la seguridad de la civilización occidental.

Toda operación que se financie por el Banco debe tener su plan de amortización e intereses, para desinteresar a la Institución en el menor tiempo posible, a fin de que se restituyan prontamente los recursos para invertirlos en otros negocios.

Entre varias inversiones posibles, el Banco eligirá la de mayor trascendencia social, otorgando el préstamo previa su justificación económica, con la seguridad de que el prestatario podrá satisfacer los servicios de interés y capital a su vencimiento, siendo fundamental demostrar que no es posible obtener recursos de otra fuente. Por lo general los préstamos sólo cubren los costos en divisas de un programa y el destino preferido es el de

obras de energía eléctrica y transportes, que constituyen las bases esenciales de la estructura económica de cualquier país.

Desde 1951 se discutió la necesidad de llegar a otros sectores a los que no podía servir el Banco que estaba destinado a operar con los gobiernos, sus subdivisiones o empresas con garantía de los gobiernos. Por ello se fundó la Corporación Financiera Internacional, que ha efectuado inversiones en gran variedad de empresas industriales.

Todo préstamo que hace la Corporación debe tener su plan de destino y reintegro y debe ser con fines productivos, asociando la Corporación a capitales privados cuando no hay recursos de otra fuente. Tiene las mismas autoridades que el Banco Mundial y sólo puede trabajar con los afiliados a éste, jurídicamente es una entidad aparte, no pudiendo financiar ninguna empresa privada si el gobierno respectivo objeta esa operación, pero los gobiernos no garantizan las operaciones. Tampoco toma la Corporación responsabilidad en la administración de las empresas y no tiene su control, tiende únicamente a diversificar las inversiones para disminuir los riesgos. No puede hacer inversiones en obras de carácter social ni en las que tiene ingerencia específica el Banco Mundial.

Un organismo que merece destacarse por su extraordinaria acción social, es la Asociación Financiera Internacional cuyo establecimiento se produce al cabo de muchos años de deliberaciones, sobre la conveniencia de acelerar el proceso de desarrollo de las zonas menos avanzadas, mediante el préstamo reembolsable en condiciones distintas a las convencionales. Las suscripciones iniciales de los estados miembros, fueron proporcionales a su participación en el Banco Mundial y su derecho a voto, proporcional a

esa suscripción.

Los países integrantes se dividen en dos grupos, uno formado por los mas avanzados económicamente y otro que nuclea a los menos desarrollados. Sendos grupos pagan las suscripciones de distinta manera. Los primeros pagan inicialmente el 23% y el resto en cuatro plazos anuales iguales, en fondos que son convertibles y utilizables en préstamos de fomento de la Asociación. Los países que integran el segundo grupo pagan del total solamente un 10%, la mitad como pago inicial y el resto en cuatro plazos en fondos convertibles, el resto es pagado en la propia moneda de cada país y la Asociación no puede utilizarlos para préstamos a otros países sin el consentimiento del país miembro interesado.

Los países del primer grupo contribuyen a los objetivos de la Asociación Financiera Internacional y ésta puede otorgar créditos para proyectos en sus territorios dependientes y asociados. Los del segundo, pueden recibir créditos de la Asociación o una combinación entre éstos fondos y los que pueda proporcionar le el Banco Mundial. Los 17 países latinoamericanos que ingresaron a la Asociación, están incluidos en el segundo grupo.

La Asociación tiene un amplio margen para considerar las condiciones de los préstamos, según sea la potencialidad económica del país prestatario, pero hasta ahora ha procedido de manera bastante uniforme. Los plazos por lo general son de cincuenta años, la amortización comienza luego de un período que se denomina muerto, de diez años y en la mayoría de los casos las operaciones se reembolsan en los diez años siguientes, el 1% del capital cada año y en los últimos treinta años el resto a razón del 3% anual. No se cobran intereses pero se fija una tasa de 3/4 puntos a 1% anual sobre las cantidades retiradas y pendientes, para

cubrir la administración.

No fué intención que tales liberales condiciones se transformaren en subsidios financieros o que los créditos se destinaren a proyectos que no satisfagan los criterios normales de viabilidad económica y financiera. Por eso el negocio se hace esperando que las inversiones rindan los mismos requisitos técnicos, económicos y administrativos, que se exigen en toda operación del sistema del Banco Mundial.

Otro de los organismos financieros supranacionales, es el Banco Interamericano de Desarrollo. Este Banco tiene antecedentes que datan desde 1933 pero no nos detendremos a analizar los, diremos al efecto que fué fundado en 1949 y efectúa préstamos de carácter netamente reproductivo que se ajusten a las normas bancarias y sean reembolsables en la moneda prestada. Los préstamos se conceden a fin de financiar los procesos de desarrollo de los países miembros, mediante la financiación de proyectos públicos y privados, para planificar e instalar actividades productivas que se ejecuten en países donde resulte evidente que la balanza de pagos es insuficiente para reembolsar un préstamo ordinario. No presta más del 50% de la inversión.

Los fondos para los préstamos del Banco Interamericano de Desarrollo, proceden de varias fuentes, a saber:

1 - RECURSOS ORDINARIOS DE CAPITAL

Estos recursos expresados en dólares de EE.UU. hacen un total hasta 1967 de 3.150.000.000, incluyendo en esta cifra un aumento de capital aprobado antes de finalizar dicho ejercicio, por la suma de u\$s 1.000.000.000. El total acumulado de préstamos a la fecha mencionada con los recursos ordinarios ascendía a u\$s 901.058.765.

2 - FONDO PARA OPERACIONES ESPECIALES

Este fondo fué establecido para conceder préstamos en términos y condiciones que permitan hacer frente a circunstancias especiales que se presenten en determinados países o proyectos. El fondo tenía recursos relativamente limitados, pero con el volúmen superior asignado en los últimos años, en atención a la necesidad creciente de los países miembros de obtener préstamos - en condiciones más flexibles, su campo de acción ha sido ampliado para incluir el financiamiento de proyectos de carácter económico y social que contribuyan al desarrollo y a la integración económica de América Latina.

Según la memoria correspondiente al ejercicio financiero 1967, el capital del fondo incluyendo un aumento propuesto de u\$s. 1.200.000.000 ascendía a u\$s. 2.321.436.000.

3 - FONDO FIDUCIARIO DE PROGRESO SOCIAL

Este fondo es administrado por el Banco Interamericano de Desarrollo, conforme al contrato de dicho fondo suscripto entre el gobierno de E.E.U.U. y el Banco el 19 de junio de 1961; es decir desde la creación del Fondo Fiduciario por E.E.U.U. dentro del programa de la Alianza Para el Progreso y establecido como parte del Fondo Especial Interamericano de Progreso Social, propuesto por los E.E.U.U. y aprobado por los representantes de las repúblicas americanas en el Acta de Bogotá de septiembre de 1960.

Los E.E.U.U. contribuyeron inicialmente con u\$s. 394.000.000 y en febrero de 1964 aumentaron en u\$s. 131.000.000, lo que elevó el total a u\$s. 525.000.000. El contrato suscripto entre el Banco y el Gobierno de E.E.U.U. estipula que el propósito del fondo será contribuir con recursos de capital y asistencia técnica

nica en términos y condiciones flexibles, que incluyan el pago de los préstamos en monedas nacionales y la concesión de nuevos préstamos con los fondos provenientes de las amortizaciones y los intereses, de acuerdo con criterios selectivos y apropiados, según los recursos disponibles, para apoyar los esfuerzos de los países latinoamericanos que estén dispuestos a iniciar o ampliar mejoras institucionales efectivas y a adoptar medidas para utilizar eficazmente sus propios recursos, con miras a alcanzar un mayor progreso social y un crecimiento económico más equilibrado.

CAPITULO IV

- a) Formas, causas y efectos de la financiación del transporte ferroviario en la República Argentina, desde la colonia hasta la época actual. Londres como mercado financiero.

En los capítulos precedentes se ha explicado como se incorpora el transporte como rama de la ciencia económica, luego se comentó su importancia como elemento de desarrollo de los países, su evolución a través de los años, la forma paulatina como se hizo necesaria la acción extraempresaria, primero para sostenerlos sistemas existentes, luego para ampliarlos y finalmente para implantar otros mejores y más modernos. Se explicó asimismo, que la importancia de las inversiones pronto superó la posibilidad financiera de los estados y como se llegó a la necesidad de solicitar préstamos externos, que en la actualidad se concretan por medio de organismos bancarios supranacionales o instituciones paralelas, cuyo origen y constitución se han delineado a fin de interpretar su finalidad y acción positiva en este tipo de inversiones.

Todo ese interesante y complejo proceso, puede notarse con claridad en el caso de los ferrocarriles Argentinos, que hemos mencionado para explicar la crisis financiera de sus viejas estructuras.

Alberdi creyó firmemente en la importancia del ferrocarril como elemento definitorio del desarrollo nacional. Su pensamiento no ha perdido actualidad y luego de más de un siglo y medio, cobra verdadera significación al comprender los pueblos que puján por salir del estancamiento y entrar en el esperado proceso

de desarrollo, el trascendental cambio que son capaces de operar los transportes en el seno de sus respectivos países.

No fueron pocas las dificultades que tuvieron que vencer aquellos, a quienes les tocó en suerte colocar a la Argentina en el mejor nivel internacional. Un ejemplo histórico digno de destacar en este sentido, es el recordado choque parlamentario argentino de 1857, donde Sarmiento se enfrentó con los que no confiaban en el futuro y observaban con recelo la inversión extranjera.

Se discutía en el Senado de Buenos Aires la concesión del ferrocarril a San Fernando, y la mayoría de los Senadores manifestaban su alarma ante la garantía del 7% acordada a la empresa sobre un capital de m\$n. 800.000 (pesos fuertes), porque éste parecía excesivo para la capacidad del país.

Sarmiento manifestó que la suma era exigua y que si la pedían a un banquero de Londres respondería: "vean al prestamista del barrio". "En cuanto a mí, agregó, no he de morirme sin ver empleados en ferrocarriles en este país, no digo 800.000 duros, sino 8.000.000 de duros".

Los Senadores y la barra estallaron en una carcajada, ante lo que les parecía enorme exajeración. Sarmiento pidió entonces que esa hilaridad constara en el acta: " porque necesito -dijo- que las generaciones venideras sepan que, para ayudar al progreso de mi país, he debido adquirir inquebrantable confianza en su porvenir. Necesito que consten esas risas, para que se sepa también, con que clase de necios he tenido que lidiar".

Cuando Sarmiento termina su presidencia en 1874, el capital invertido en los ferrocarriles argentinos era de 40.090.354 pesos oro y cuando murió en 1868, de 199.821.923 pesos oro.

El Gobierno de Buenos Aires, adoptó en tal sentido una política de independencia respecto de la Confederación. Ello resultó posible por cuanto era la dueña de los más importantes ingresos al tesoro y además, en ella radicaba el grupo más selecto de la gente rica e influyente de la época.

Así, en 1853 un grupo de caballeros porteños organizó la primera empresa ferroviaria. Fueron ellos: Jaime Lavallol, Mariano Miró, Manuel José Guerrico, Bernardo Larroudé, Norberto de la Riestra, Adolfo Van Praet y Daniel Gowland, a los que se unieron Esteban Rams y Vicente Basavilbaso, constituidos en la Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste.

El Gobierno suscribió un tercio del capital y renunció al dividendo, hasta que los inversores privados pudieran cobrar el 9%, comprometiéndose también a suministrar tierras, derecho de paso y exceptuar de gravámen aduanero a los equipos necesarios. En forma simultánea se inició la construcción de caminos, mejoras portuarias y la colonización de tierras. Cabe destacar que en 1854 - 1855 solamente el 4% del presupuesto estaba destinado a caminos y obras públicas, siendo los rubros más importantes, la atención de la deuda interna que representaba el 40% y las fuerzas armadas con una asignación del 36%.

Este ferrocarril de pequeñas dimensiones, tuvo que vencer muchas dificultades financieras, pero en 1857 produce una utilidad del 2,36% y en 1858 4,85%. En 1859 y 1860 un quebranto de 21.256 y 2.890 pesos oro desalentaron a sus promotores y la venta de la empresa al Gobierno de la Provincia parecía inevitable.

Los recursos de Buenos Aires, si consideramos a esta provincia en función de sus posibilidades económicas, con pres

ciencia de sus vinculaciones con el resto de la República, hubieran posibilitado sin duda el crecimiento de la compañía, sin necesidad del aporte de capitales extranjeros. Así, el Ferrocarril Sur que dió interesantes beneficios y cuya ampliación fué posible gracias al aporte de recursos financieros internos, pudo haber continuado en esta forma sino fuera por que la empresa tuvo que extender sus ventajas al resto de la nación y ello superó las posibilidades de Buenos Aires.

Por otra parte, al integrarse la provincia con el resto del país, fué necesario emprender obras de tal magnitud, que hacía imposible llevarlas a cabo con los recursos internos. Toda esta pesada carga no podía ser soportada y es por ello, que la única solución la ofrecían las inversiones de capitales extranjeros, alentadas por los intereses rurales que veían en este proceso económico, grandes ventajas para su posición dentro de la comunidad.

La Ley del 5 de septiembre de 1862, estableció una serie de condiciones dentro de las cuales se otorgarían las concesiones ferroviarias. En ella pueden verse las ventajas de contar con recursos financieros como los de la provincia de Buenos Aires, ya que la Ley Mitre a diferencia de la base en que se fundaron las concesiones anteriores, que otorgaban la tierra a sus promotores, garantizaba un dividendo fijo del 7% sobre un capital de 6.400 £ por milla, además de suministrar la tierra necesaria para la vía, estaciones, depósitos y otras instalaciones. Todo ello paralelo a liberales exenciones del impuesto y una garantía contra la congelación de los precios de hasta un 15% sobre el capital. Casi al mismo tiempo, la provincia de Buenos Aires acuerda una concesión en términos más favorables, garantizando un 7% sobre un capital de 10.000 £, en la línea de Buenos Aires a Chascomús de 72 $\frac{1}{2}$ millas, además de

otros beneficios.

Esta favorable legislación determinó que en un corto lapso se establecieran distintas empresas Británicas con compañías ferroviarias, bancos, tranvías, gas, aguas corrientes, etc.

En 1875 se estimaban las inversiones de capitales Británicos en 23.060.000 libras, que se distribuían como sigue:

<u>CONCEPTO</u>	<u>IMPORTE EN £</u>	<u>%</u>
Empréstitos al Gobierno	12.970.000	56,2
Ferrocarriles	6.610.000	28,6
Bancos	1.600.000	6,4
Tranvías	800.000	3,2
Saladeros	530.000	2,3
Minas	200.000	0,8
Obras de Gas	200.000	0,8
Telégrafos	150.000	0,6
Totales	<u>23.060.000</u> =====	<u>100,0</u> =====

El estado era responsable de los préstamos que se le hacían directamente y además del beneficio mínimo asegurado a los capitales invertidos en ferrocarriles, de allí la importancia de las decisiones que en esta materia tomaban las autoridades de la época y de la atención que se prestaba en el exterior al éxito obtenido en la recaudación de impuestos y al destino de los fondos del erario público.

Se sostenía con razón que del apoyo y seguridades que se brindaran a los capitales extranjeros, dependería el éxito de la

política de crecimiento nacional en que se hallaban empeñadas las autoridades. Pero en cierto modo el afán de producir nuevos y mayores recursos cada año, a fin de cumplir con los compromisos contraídos por el Estado, determinó que se diera especial atención a la actividad agrícola ganadera, dado que ella producía los bienes exportables en los que se fundaba la riqueza del país y no se tuvieran en cuenta ni apoyaran otras actividades comerciales y/o industriales incipientes. Este hecho ha tenido consecuencias socio económicas cuya gravitación aún siente la República.

En lo que podemos llamar período inicial de desarrollo, se formaron seis empresas ferroviarias inglesas: El Central Argentino, El Gran Sud de Buenos Aires, El Norte de Buenos Aires, El Buenos Aires Ensenada, El Ferrocarril de Campana y el Este Argentino.

El ferrocarril Central Argentino surge como sueño del General Justo José de Urquiza, cuyos problemas políticos le impulsaron a pensar en un medio eficaz de unir las provincias y asegurarles su igualdad con Buenos Aires, pero la concesión que dieron a Buschenthal fué un fracaso. Cuando se concede este privilegio a Wheelwright la iniciativa pudo concretarse. Este reunió un capital de 1.600.000 libras esterlinas, con lo que constituyó en Londres la sociedad anónima Ferrocarril Central Argentino. Su experiencia y anteriores éxitos en este tipo de empresas, le valió la confianza dispensada por los inversionistas y por el gobierno e inició en 1863 los trabajos de la línea Rosario - Córdoba que se paradas por 400 kilómetros eran dos centros urbanos muy modestos, no obstante ser los de mayor población después de Buenos Aires.

Seis años más tarde, según el censo de 1869 Córdoba

tenía 28.523 habitantes y Rosario 23.169, además del crecimiento de las poblaciones intermedias que otrora no pasaban de simples caseríos. Antes de la inauguración del Ferrocarril Central Argentino, se transportaban por carretas alrededor de 20.000 toneladas entre ambas ciudades, por medio de unas 8.000 carretas que luego quedaron libres para servicios por rutas secundarias.

Cuando se dan comienzo a los trabajos en Rosario donde se encontraba el General Mitre y otras altas autoridades nacionales y provinciales, el ministro santafecino Zuviría pronunció un discurso cuyos términos reproducimos en parte por su extraordinario contenido: " . . . los libertadores con su espada rompieron las cadenas de la dominación. Hoy con un puñado de tierra y esos humildes símbolos de la industria y el trabajo, quedan cegadas para siempre las futuras fuentes de la anarquía y la guerra civil en nuestro país . . . Acaba de señalarse en este pedazo de tierra, de esta ciudad de Rosario, el punto que será un día el corazón palpitante de la República; y vuestros pasos conduciendo ese carro han marcado la arteria principal por donde ha de venir la savia y tornar la riqueza a tantos pueblos, pobres y aislados hasta aquí por la barbarie y los desiertos."

En verdad el desierto parecía invencible, hordas barbaras asaltaban los poblados, la montonera aparecía de tanto entanto para destruir lo que con gran esfuerzo se levantaba. Todo se esperaba del ferrocarril, población, riqueza, cultura, orden interno, seguridad exterior. De allí que no se escatimaran esfuerzos para sembrar el país con los caminos de hierro y que no se ajustara su instalación a un criterio estrictamente comercial.

El 13 de abril de 1870 se inauguró finalmente el Central Argentino, donde hasta entonces se habían empleado 8.488.950

pesos oro que dieron ese año un interés del 3,41 % con un transporte de 35.042 pasajeros y 35.682 Tn. de carga. Estas últimas cifras señalaban un índice de mayor crecimiento, anunciando lo que representaría pocos años después el cultivo de tierras adyacentes. A la espera de esa prosperidad, la compañía no aumentó el recorrido de su línea hasta 1889.

El Central Argentino gozaba de una posición clave, el tráfico de dos provincias estaba obligado a realizarse por él para llegar a los mercados mundiales y a los mejores centros de consumo interno, podía articularse al norte, al sur y al oeste y abarcar zonas de una riqueza potencial enorme en cuanto a agricultura y ganadería. Por ello es síntoma del limitado horizonte de las clases inversoras de la época el que se resistieran a adquirir acciones de una empresa de esas perspectivas.

Mientras este ferrocarril se construía, otras empresas se habían fundado. Así el 27 de mayo de 1862 la Legislatura de Buenos Aires autoriza al Poder Ejecutivo a cuyo frente estaba el General Mitre, para celebrar un contrato con Eduardo Lumb que construiría una línea ferroviaria desde el mercado de Constitución hasta el pueblo de Chascomús. El gobierno garantizaba un interés del 7% sobre el costo efectivo por el término de 40 años, eximiendo a la empresa durante dicho lapso de contribuciones, impuestos y derechos aduaneros, imponiéndole el deber de conducir gratis la correspondencia y hacer un 50% de rebaja a la tropa y a toda clase de cargas del gobierno. Esta garantía se extendía también a los ramales construídos por disposición del gobierno, pero no para los que se hicieran por iniciativa de la empresa. Asimismo se reservaba el derecho de expropiación, por el costo reconocido más un 20 % de indemnización.

El señor Lumb trató en vano de obtener capitales en Buenos Aires, donde en vista de su fracaso desistió y se trasladó a Londres encontrando el apoyo de los banqueros Baring y David Robertson, constituyendo la Compañía Ltda. Gran Ferrocarril al Sur de Buenos Aires, que emitió acciones por valor de 750.000 libras esterlinas y encomendó la construcción a la firma Peto y Betts. Los contratistas fueron con Lumb los mayores inversores, ya que poseían 5.000 acciones cada uno. El número de accionistas fué en aumento año tras año, de 200 en 1864 pasó a 2.000 en 1880, a 14.000 en 1900 y a 36.000 en 1914.

El Ferrocarril Sud cruzaba una región donde las mayores actividades eran la cría de ovejas, la producción de forrajes y sebo que se transportaba en carretas. En 1860 llegaron 7.416 de estos vehículos percibiendo por fletes 4.153.638 pesos de moneda corriente. Cuando la línea se inauguró en 1866 parcialmente con 48 millas, se estimó que el transporte alcanzó al 13% de la producción de la zona, elevándose ese porcentaje al 28,8% al año siguiente. En 1868 las estadísticas indicaban que el ferrocarril transportaba el 28% de la lana y cerdas, el 48% de los cueros y el 89% del cebo y la grasa.

Un factor de gran importancia en este ferrocarril, fué su bajo costo de construcción y funcionamiento, favorecido en gran parte por la naturaleza del terreno. No obstante le fúa difícil obtener los recursos para su extensión a pesar de los interesantes beneficios que obtuviera: 6,26% en 1868, 7,50% en 1869 y 7,89% en 1870, por lo que no prolongó sus líneas hasta después de este último año.

Asimismo las relaciones de la empresa y el gobierno

no eran muy cordiales, por cuanto éste pretendía la extensión de la línea hacia Dolores y luego a Bahía Blanca, a fin de alejar la frontera y permitir que las tierras se poblaran y entraran en producción. Estos eran también los deseos de los intereses rurales, mientras que los directores del ferrocarril, procurando beneficios querían llevar las líneas a lugares donde el tráfico fuera más intenso. En la controversia se profirieron amenazas de expropiación, pero finalmente se llegó a un acuerdo. El ferrocarril construiría un tramo hasta Dolores y el gobierno permitiría la extensión a Las Flores, Tandil y Azul. Este convenio fué de gran importancia para la empresa ya que le aseguraba la mitad oriental de la provincia de Buenos Aires.

En la década del 70 comenzaron a evidenciarse las señales de la gran transformación del campo argentino. En 1875 las estadísticas demostraban que los cereales y forrajes habían crecido muy rápidamente a juzgar por las cifras del transporte en el Ferrocarril Sud. En 1876 Gran Bretaña importó 7.642.000 kilos de maíz argentino. Los cereales habían superado la demanda interna y se exportaban al mercado Brasileño.

Las dos líneas cuya historia comentamos, llegaron a ocupar los primeros lugares entre los ferrocarriles argentinos. Las del Norte de Buenos Aires Ensenada servían a los suburbios de Buenos Aires y las de Campana y del Este Argentino, estuvieron condenadas a ser el blanco de las críticas populares por ser empresas lastimosas y finalmente las absorbieron otros sistemas.

Cuando en el año 1884 - 85 el Banco de la Provincia de Buenos Aires, se ve obligado a suspender los pagos en metálico y el Banco Nacional decreta en enero de 1885 la suspensión de la

convertibilidad por dos años, se estaba en una crisis cuyas causas la opinión pública atribuyó a diversas razones tales como las inundaciones de 1884, la disminución de la demanda de carne salada y desecada, el exceso de consumo interno de carnes, el inapropiado material rodante del Ferrocarril Central que conspiraba contra la salida de la producción al exterior, que si bien no nos detendremos a analizar, nos interesa conocer en razón de los efectos que produjo en el sistema de transporte al eliminar en parte las corrientes de capitales extranjeros, fundamentalmente por la merma en la capacidad de pago del Estado Argentino.

El gobierno trató de infundir confianza a los inversos y en ese sentido tomó diversas medidas aún contra la presión de la opinión pública, como en el caso de la discutida expropiación del Ferrocarril Central Argentino, que no respondió de ningún modo a la generosa ayuda estatal puesto que en sus momentos de prosperidad no procuró invertir sus ganancias en nuevos equipos a fin de mejorar los servicios al público, que molesto por las consecuencias de este abandono pedía la expropiación de la línea. El gobierno que se encontraba en difícil situación respecto a los inversores ingleses, convino en llegar a un arreglo con los directores del Central Argentino, solucionando las reclamaciones procedentes de las cláusulas de garantía mediante un pago de 283.000 £, abolir el sistema de garantías, dar a la compañía entera libertad para fijar las tarifas a los pasajes y fletes en cuanto los dividendos no superaran el 12% y permitir que se calcularan los dividendos partiendo de los gastos de funcionamiento fijados en un 50% de las entradas brutas. La compañía por su parte convino en aumentar su capital en 2.000.000 de libras. Así el público inversor se veía alentado a la espera de una utilidad del 12% en lugar de un

beneficio garantizado del 7%.

También se crea una posibilidad de invertir, al reorganizarse el Ferrocarril de Campana bajo la dirección de George Drabble, decidiéndose construir una línea de Buenos Aires a Rosario y partiendo de allí con ramificaciones. Al efecto se duplicó el capital de la empresa, esperándose al mismo tiempo que fuera factible reducir el capital invertido por milla (18.000 libras) que era el más elevado en ese momento, mediante la construcción de la extensión a un menor costo.

Estas nuevas oportunidades para los inversores respondieron por otra parte a la mayor demanda de servicios ferroviarios, pues aunque los precios de los productos agrícolas bajaban, también disminuían los costos de producción y por lo tanto esta seguía en constante crecimiento, alentada además por la baja de los fletes marítimos determinada por las mejoras técnicas en los barcos.

Una serie de acuerdos y medidas políticas unidas al natural crecimiento del tráfico, aceleraron nuevamente las inversiones y los proveedores de capital extranjero acometieron con desmedido entusiasmo, favoreciendo principalmente a las empresas ferroviarias ya que se percataron que el impulso que proporcionaban a la ganadería y agricultura permitía un intenso intercambio con el Reino Unido, lo que se reflejaba en casi todas las actividades comerciales llevando prosperidad y riqueza.

Pero la falta de canalización adecuada de la iniciativa privada y la creencia de que era imposible que el sentido de las cosas se invirtieran en algún momento, actuó en forma nefasta sobre la extensión de las redes ferroviarias que competían entre ellas en procura de absorber la mayor parte del transporte. Por

ello cuando llegó a Buenos Aires George Jenner, el nuevo encargado de negocios de Gran Bretaña, manifestó su preocupación por el problema, escribiendo a las autoridades de su país para referirse al discurso pronunciado por el Presidente Juarez Celman al Congreso, donde expresara que los precios de las compañías ferroviarias eran "criminales e inicuas exacciones" y había advertido sobre el problema de las deficiencias en el material rodante sacrificado por las ávidas intenciones de mayores ganancias, traducidas en extensiones de líneas con fines de competencia.

En el mensaje, escribía Jenner "hay una parte que me parece bien enderezada ha hacer reflexionar seriamente a los directores de compañías inglesas dedicadas a prestar servicios ferroviarios en la República Argentina . . . Hasta para quien como yo ha tenido pocas oportunidades de familiarizarse con los hechos, estos indican un estado de cosas que para decir lo menos desacredita en alto grado la empresa británica. He considerado que era mi deber llamar la atención a V.D. sobre este asunto, pues me asisten todas las razones para creer que únicamente en virtud de una acción inmediata y enérgica lograremos mantener nuestra actual posición prominente en la construcción y funcionamiento de los ferrocarriles de este país. Capitalistas franceses y alemanes ya comienzan a competir con nosotros . . . No tendríamos nada que temer a ellos si nuestros ferrocarriles fueran dirigidos de acuerdo con los sanos y honorables principios que siempre distinguieron a nuestras empresas; pero si se hacen a un lado todas las preocupaciones respecto al futuro desenvolvimiento del tránsito y de la extensión de líneas, para no decir nada del bienestar público con el fin de exhibir altos dividendos sobre las acciones, perderemos terreno en este país así como ya lo hemos perdido en algunos otros por la mis

ma razón".

La investigación que mandó efectuar Jenner sobre las apreciaciones del Presidente Argentino, corroboraron su primera impresión dando cuenta de la pobreza de los equipos en uso y lo inapropiado de los depósitos y otras instalaciones. Ello determinó una intervención más directa del gobierno británico, que se tradujo a corto plazo en un aumento del material rodante y mejoramiento en los servicios complementarios (elevadores de granos, carga y descarga de mercaderías) pero todo ello no en la medida necesaria. Tampoco se pudo evitar la irracional expansión de las líneas, fomentada por la falta de planificación gubernamental.

Como puede inferirse a través de lo expuesto, no todo ha sido positivo en la instalación de los ferrocarriles en la República Argentina y en gran parte su incidencia negativa en algunos aspectos de la actividad económica nacional, fué fomentada por la falta de intervención estatal en los respectivos proyectos de instalación y/o expansión de las empresas. Pero cabe señalar que en muchos casos esta falta de intervención estuvo condicionada por los acontecimientos políticos y económicos de la época que obligó a los gobernantes a contemporizar con los directores de las empresas a fin de no interrumpir el flujo de capitales que necesitaba el país.

No obstante, a pesar de todo es innegable que las ferrovías posibilitaron el desarrollo nacional más que ninguna otra cosa porque permitieron la explotación de nuestras pampas y empujaron a los ganaderos y agricultores a acrecentar y mejorar su producción dado que permitieron el traslado rápido y económico de los productos a los puertos para su exportación. El mejoramiento paralelo de los medios de transporte naval, que tuvo como consecuencia

inmediata la reducción de los costos por tonelada, completó en la época el cuadro positivo que necesitaba nuestra economía agrícola ganadera para imponerse en los mercados mundiales y traer progreso al país.

Mucho podría decirse sobre las causas que motivaron posteriormente el estancamiento y retroceso de nuestros ferrocarriles, entre las que podemos mencionar a las interferencias políticas, intereses de clases o grupos, codicia de los directores ávidos de mejores dividendos y menos competencia, ignorancia de los accionistas cuya actitud pasiva fué sin duda un agravante de los errores de conducción empresarial, pero creemos que lo que más contribuyó a la desacreditación y abandono de las compañías fué la falta de adaptación al cambio que sufrió el transporte con el desarrollo del automóvil.

En efecto, entre 1820 y 1920 se produce un desarrollo, un reajuste que en su etapa final conduce a un equilibrio, el sistema funciona con la mínima interferencia estatal y se consideran en términos generales normalmente satisfechas las necesidades dentro de las posibilidades técnicas y de la ingeniería del transporte de la época. Con la revolución automóvil no sólo se produce una revolución técnica, sino que en la nueva estructura, la ingeniería del transporte a fin de poder funcionar de acuerdo a la plenitud de sus posibilidades económicas, demanda una nueva estructura empresarial, una nueva estructura financiera y de costos.

Pero evidentemente resulta difícil en grado sumo lograr una coordinación de ambas ingenierías del transporte para las distintas gamas de necesidades, no se puede encontrar el equilibrio adecuado para ambas, misión que corresponde a los economistas que incursionan en la rama del transporte.

- b) El Plan de Largo Alcance elaborado por la misión del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. Sus conclusiones y recomendaciones.

Luego de muchos años de improvisaciones, en diciembre de 1959 la República Argentina solicita la colaboración del Fondo Especial de las Naciones Unidas, a fin de que se realice un estudio del transporte en el país para coordinar los programas para su desarrollo y rehabilitación, asignando prioridades a las inversiones que se deban realizar.

El Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, a petición del Gobierno actuaría como agente ejecutivo, por lo que una misión en nombre y representación del Fondo Especial y el Banco, visitó la Argentina a principios de 1960.

Esta misión, constató la existencia de serias fallas en el sistema de transporte argentino notando el deterioro de los ferrocarriles y las malas condiciones de la red caminera, de las vías navegables, de los puertos y de la flota fluvial. Se llegó a la conclusión de que el asesoramiento debía ser de dos tipos: un estudio inmediato y breve de las inversiones, proyectos y programas existentes con relación a caminos y ferrocarriles, y un estudio a más largo plazo destinado a formular un programa integral para el transporte, que incluyera inversiones, mejoras en la organización e instituciones, política en materia de reglamentaciones, tarifas de pasajeros y cargas, cuestiones laborales y toda otra medida que se considerara necesaria para un plan eficaz.

Con relación a la primera parte del estudio, se decidió encargar la tarea a tres firmas consultoras: Coverdale & Colpitts (E.E.U.U.), Netherlands Engineering Consultants (Holanda)

y Renardt SAUTI (Italia), las que deberían en base a los proyectos existentes para inversión en ferrocarriles y caminos asesorar al Gobierno en cuanto a los siguientes aspectos:

- Inversiones más urgentes y que no resultaren antieconómicas, cualquiera fueran los planes a largo plazo que se adoptaran más adelante.
- Cuales eran las inversiones antieconómicas y no urgentes.
- Cuales de ellas necesitan un estudio más profundo antes de vertir opinión.

Los consultores presentaron sus conclusiones y recomendaciones en diciembre de 1960 y finalizaron el informe en enero de 1961.

En lo que respecta al estudio de más largo alcance, se acordó un plan de operaciones en septiembre de 1960 que contenía los objetivos de ese trabajo a cargo del Grupo de Planeamiento de los Transportes, que funcionara en el Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Los trabajos debían prolongarse aproximadamente por el término de un año. En el desarrollo de sus tareas debía:

- a) Formular un programa general a largo plazo del transporte para la República Argentina, excluyendo el transporte aéreo y urbano, y un programa específico o ciclos de programas de inversiones para ejecutar dicho plan.
- b) Formular propuestas dirigidas a mejorar la organización, la legislación, y cualquier otra medida de carácter económico financiero o administrativo, que se considere necesaria para la efectiva vigencia del plan de largo alcance.
- c) Durante la preparación del plan formular propuestas de carácter provisorio para la rehabilitación, racionalización y mejoras del sistema de transporte argentino.

El Grupo de Planeamiento se integró con un Director Técnico y algunos expertos extranjeros que designara el Banco de común acuerdo con el Gobierno; otros expertos extranjeros fueron designados por las tres firmas que hicieron el estudio a corto plazo; un director técnico adjunto y expertos argentinos que hicieron de pares de los miembros extranjeros y cuya acción sin duda fué sumamente efectiva no sólo por el amplio conocimiento de los problemas nacionales, sino por la versación sobre las fuentes de información estadística y su posterior interpretación y valoración objetiva y subjetiva, lo que facilitó la concreción rápida del estudio encomendado.

El voluminoso informe preparado por el Grupo de Planeamiento se compone de ocho apéndices que tratan los siguientes temas:

- I - Proyección del tráfico hasta 1970.
- II - Red Vial.
- III - Ferrocarriles.
- IV - Vias de navegación y puertos.
- V - Tarifas de pasajeros y cargas.
- VI - Problemas laborales.
- VII - Estadísticas de contabilidad y datos sobre costos.
- VIII - Financiamiento de los programas de inversiones.

El informe presentado contiene extensas consideraciones, fundamentadas en la copiosa información estadística que fuera estudiada por los respectivos técnicos. El plan que se propone, parte de la premisa de que la Argentina posee una economía en proceso de expansión y un transporte ferroviario, fluvial y carretero desarrollado aunque insuficientemente para satisfacer las

necesidades del país, por lo que en muchos casos se menciona el término rehabilitación. Al mismo tiempo se estudian los recursos ya existentes para financiar el plan y se considera la posibilidad de que el país por algún tiempo sufra escasez de capitales, pero para el nuevo sistema no se consideran las erogaciones anteriores y sí únicamente las necesidades de capital para el futuro y los beneficios provenientes de esas nuevas inversiones.

En cuanto a los ferrocarriles, los caminos y las vías fluviales, se expresa que las necesidades de la Argentina no son de servicios adicionales para estimular el crecimiento de regiones subdesarrolladas. Existen pocos casos en que la falta de medios de transporte represente un impedimento al desarrollo económico de una región, si bien no se descarta la necesidad de caminos secundarios. Por otra parte no se espera que las dimensiones y características del desarrollo económico en la Argentina en la década estudiada, cree un incremento incontrolable al tráfico terrestre, mientras tampoco se prevén cambios en la distribución geográfica de los centros de producción y los mercados. La Argentina necesita mejores ferrocarriles y caminos, antes que un número mayor de ellos y si para el año 1970 el país tuviera un sistema de transporte que pudiese servir con eficacia un volumen de tráfico no mayor que el actual, se tendría sin duda mucho mas eficiencia que en la actualidad a pesar del incremento del tráfico. Por lo tanto un sistema basado en el actual volumen del tráfico, distribución geográfica y composición por productos actuales, difícilmente estará lejos de las necesidades de 1970.

Una de las tareas principales que debe encarar la Argentina en el ámbito del transporte, consiste en la creación de un

sistema que habrá de permitir la más importante distribución del tráfico entre los distintos medios de transporte, es decir principalmente entre la red ferroviaria y la caminera. En la actualidad, la ineficiencia de los servicios de transporte es tanto técnica como económica. La última resulta fundamentalmente de que demasiados recursos, principalmente trabajo, son absorbidos para el movimiento de bienes y pasajeros.

Una parte de esos recursos excedentes proviene de la desviación del tráfico del ferrocarril - donde es más económico - al camión debido a la deficiencia de los servicios ferroviarios.

La distribución del tráfico entre el transporte vial y el ferroviario, cuando exista la posibilidad de optar entre ellos, dependerá principalmente de la relativa disponibilidad, eficacia y costo de estos dos medios. Proyectar la futura distribución del tráfico como base para las decisiones de política a seguir, resulta difícil dado que esa distribución dependerá en gran parte de estas decisiones. No obstante en el mismo plan, se han efectuado proyecciones específicas para el tráfico ferroviario en los años 1965 y 1970 sobre la base de ciertas presunciones. En cuanto al tráfico vial, sostienen que no existen suficientes datos fidedignos para establecer las bases de proyecciones específicas.

Vista en términos generales cual fué la opinión del Grupo de Planeamiento, sobre la forma de encarar el estudio del transporte argentino, resulta de interés para el presente trabajo hacer una reseña de esa opinión en materia de inversiones, como se calcularon las necesidades y en que forma se estimaron posibles las realizaciones que se consideraron de extraordinaria importancia y gravitación dentro de la economía nacional, puesto que de ello se induce la forma en que actúan los organismos supranacionales antes

de hacer sus inversiones en los países miembros.

Aunque no se cumplieran los planes propuestos para la República Argentina y por ende no se puedan hacer comentarios sobre sus posibles resultados socio-económicos, resulta para nosotros suficientemente significativo el hecho que al no haber tomado decisiones en este sentido hasta el momento, casi al cumplirse la década que se menciona en el informe, nuestros medios de transporte ofrecen un lamentable estado de anarquía con el consiguiente perjuicio que representa para la economía nacional.

En los dos primeros capítulos del apéndice VIII del informe del Grupo de Planeamiento, se resúmen las tendencias de las inversiones en ferrocarriles y caminos durante la década pasada. Con el objeto de dar un cuadro más completo de la inversión en el transporte vial, a fin de hacer esta más comparable con las estimaciones de las inversiones ferroviarias totales, el capítulo sobre transporte vial también contiene estimaciones de la compra de vehículos automotores. Las inversiones estimadas se relacionan con el Producto Bruto y la Inversión Bruta Nacional y se hacen comparaciones con los países de Europa Occidental. Finalmente los costos de los programas vial y ferroviario para 1962 - 71 se comparan con las inversiones durante 1951 - 60.

En el capítulo IV, se describen las principales fuentes de recursos viales. A un análisis de la imposición de combustibles para automotores, le sigue una proyección de los ingresos de los impuestos a los usuarios de caminos para el período - 1962 - 71, sobre la base de una detallada proyección del consumo de combustibles para automotores y cubiertas, efectuándose recomendaciones para obtener los fondos requeridos para financiar el programa de caminos nacionales propuesto por el Grupo de Planea-

miento. El capítulo finaliza recomendando una mayor flexibilidad - en la distribución geográfica de los fondos viales, luego de describir las discrepancias entre el programa de caminos nacionales - propuesto y la distribución de fondos que resultaría de la fórmula estatutaria.

La naturaleza y consecuencias de la financiación interna y externa, se consideran en el capítulo V, seguido de una evaluación de las perspectivas futuras de financiar los costos internos y externos del programa de inversión ferroviaria, haciendo recomendaciones sobre la base de esta evaluación y consideraciones sobre la coordinación fiscal en el campo del transporte.

Con relación a las inversiones en el transporte vial, se hace un análisis de la inversión efectuada hasta 1960 y desde 1951 relacionada con el porcentaje que estas representaron sobre el Producto Bruto Nacional, considerándose que las mismas fueron muy bajas, ya que variaron del 0,78% al 0,94% de dicho P.B.N. aunque en 1960 llegaron al 1,18%. Otro índice que se toma es el del gasto por vehículo automotor, que también resulta sumamente bajo, m\$.n. 4.722 en 1959 y m\$.n. 7.688 en 1960 que fué el año del nivel máximo en inversiones viales. Traducidos a dólares, estos gastos fueron comparados con los de varios países de Europa y se los encontró muy por debajo de los efectuados en éstos a pesar del rápido crecimiento del número de vehículos en los mismos. A fin de comparar las inversiones, además de los gastos de construcción y conservación de caminos, se incluyen las compras de vehículos automotores efectuando estimaciones razonablemente seguras sobre los datos de importaciones y armado local de vehículos.

Con los datos relativos a lo expuesto, pueden verse los cuadros Nos. 1 - 2 - 3 y 4 agregados al final del presente capítulo.

El programa de inversiones en caminos nacionales para el período 1962/71 alcanza a 49.635 millones no incluidos 20.108 millones comprometidos por Vialidad Nacional en concepto de contratos ya concedidos. La inversión total para la construcción y conservación de caminos nacionales en dicho período sumarían 102.863 millones, suponiendo asimismo que el 25 % del costo de la nueva construcción y el 40 % de los costos de conservación sean en moneda extranjera, la inversión en dicha moneda será de u\$s.338.000.000.

Si bien no se hicieron los cálculos para la inversión en caminos provinciales, se recomienda la construcción y mejoras de los que serán necesarios para lograr nuevas vinculaciones dentro del sistema propuesto, calculando su costo incluso la conservación en 22.800 millones de pesos moneda nacional. El programa de inversiones se justifica debido a que se espera en los próximos años un aumento en el número de automotores en circulación, pero se consideraba que la proyección de compras de unidades nuevas no sólo debía basarse en este supuesto, sino también en la reposición de los vehículos en servicio y aunque se partió de la base de que el cálculo estimado para la adquisición de nuevos vehículos era incierta en razón de la falta de seguridad en cuanto al volumen y precio de los mismos, se llegó a la conclusión de que las cifras alcanzarían a 374.800 millones para automóviles y 320.000 millones para camiones.

En los cuadros Nos. 5 y 6 puede observarse el desarrollo de las inversiones en caminos nacionales y transporte vial. En este último aspecto representarían en promedio el 7,9% del P.B.N. durante el período 1962-71 comparado con un promedio de 3,35% durante 1951-61 y estaría por encima de los porcentajes para Europa Occidental del período 1953-55. El alto nivel de inversiones pro-

yectada para la Argentina era una consecuencia de las necesidades surgidas debido al bajo nivel de inversiones en el transporte vial durante las dos últimas décadas y representaban alrededor del 40% de las inversiones brutas totales.

INVERSIONES FERROVIARIAS

Se efectúa una relación de las tendencias de las inversiones ferroviarias durante la década 1951 - 60 y el P.B.N., a fin de medir la magnitud de las que se proponen para 1962 - 70. - Con esta idea se confeccionaron los cuadros Nos. 7 y 8 y los resultados se compararon con las inversiones brutas de los ferrocarriles en la Europa Occidental y aunque se sostiene que las cifras no son rigurosamente comparables, debido a las diferencias de concepto de gastos de inversión, se entendía que sirven de base como comparaciones aproximadas. Cuadro N° 9.

Se concluyó que la inversión de conjunto, respecto a las tendencias de las inversiones en ferrocarriles durante 1950 - 60 fué baja con relación a las necesidades de los ferrocarriles y al porcentaje del producto bruto nacional y de la inversión bruta nacional, así como en comparación con la mayoría de los países de Europa Occidental. En el cuadro No. 10 se puede apreciar el programa de inversiones que se sugiere en este sentido, indicando que para tener noción de su magnitud, es factible compararlas con las inversiones ferroviarias realizadas en el decenio pasado.

El programa total incluyendo costos internos y externos, asciende a 120.083 millones en el período 1962-70, por lo que en dicho lapso el mismo representaría el 2,28% del P.B.N., pero es decreciente como se desprende del cuadro No. 11.

Cabe destacar que los costos de inversión locales, ascenderían a cifras similares a la relación de las inversiones brutas ferroviarias y el P.B.N.. Una de las más importantes justificaciones de la gran proporción de los gastos de capital recomendados, es el restablecimiento del sistema ferroviario a fin de que sirva con la mayor eficacia al usuario. Si bien se lograrán economías con la aplicación del programa, se expresa que ello no debe ser determinante de la implantación del mismo. Si es que el gobierno no desea un sistema eficaz, debe prescindir de ponderaciones que se basen en beneficios, aunque éstos a la larga se produzcan.

Se asegura que los gastos de capital para ferrocarriles desde el punto de vista de la economía nacional, pueden compararse en cambio a los costos más bajos del transporte que el sistema ferroviario rehabilitado asegurará al país. Si se aplica el cálculo de las toneladas kilómetro para 1980 a la densidad futura contemplada, se obtendrá un ahorro bruto de 15.000 millones de pesos que representan un 12 1/2 por ciento de los 120.000 millones de gastos de capital, lo que nos indica que la inversión se justifica ampliamente por las ventajas que representará a la nación.

PUERTOS, RIOS, FLOTA.

En razón de la incertidumbre respecto al futuro desarrollo de los puertos considerados en forma individual, el estudio en este aspecto aconseja solamente realizar las obras portuarias para un futuro inmediato. Llega a la conclusión de que la mayoría de estas obras que afectan directamente a la eficacia de los puertos, deberán realizarse entre 1962 y 1965. Se hace asimismo un análisis de los equipos portuarios necesarios estimándose en cada caso la inversión en moneda nacional y extranjera.

En los cuadros números 12, 13, 14 y 15 relacionados con los aspectos mencionados precedentemente, se puede observar un resumen de las obras portuarias por rubros y por puertos y de los equipos portuarios discriminados en la misma forma, para los períodos 1962 - 1964, 1965 - 1967, 1968 - 1970.

Asimismo, en el cuadro número 16 se ofrece un resumen de las obras portuarias a efectuar en moneda nacional y extranjera, así como del monto correspondiente al equipamiento de los puertos, en los periodos a que hemos hecho referencia. En él se advierte que la inversión total para ambos rubros durante 1962 - 1970 alcanzaría a m\$n. 6.494 millones, de los cuales m\$n. 699 millones serán moneda extranjera.

En cuanto a las vías navegables, se hacen consideraciones para su mejoramiento comprendiendo en ello a los planteles de dragado 1.245 millones, señalización y balizamiento 124 millones, planteles de salvamento, remoción y extracción de restos de naufragios 89 millones, observaciones en los rios (laboratorios hidráulicos) 100 millones, estudios hidráulicos 50 millones. Se estima que en base a ellos será posible mejorar las vías navegables y reducir los costos de su mantenimiento.

Se previeron también inversiones en talleres navales y astilleros, para mejorar varaderos, zonas de trabajo y renovación de equipos por un total de 156 millones.

Con relación al programa de inversiones en las flotas fluviales estatales, se le asignó la suma de 5.725 millones, de los cuales 3.992 serán para la FANF y 1733 para la AGTF.

Con el fin de ofrecer un resumen de las inversiones que comentamos, se confeccionó en cuadro número 17.

Pero la misión del Grupo de Planeamiento no se concretó a calcular las inversiones que en cada caso consideró necesarias, sino que también propuso la forma en que fluirían los recursos internos y externos a fin de hacer factible la realización del plan integral que proponía, dedicando en el informe especial atención a este punto.

En las conclusiones y recomendaciones sobre el particular, se expresa que existen dos diferencias principales entre la financiación de las inversiones para caminos y ferrocarriles.- En el primer caso se supone que son suficientes los impuestos a los usuarios, pero en cuanto a las ferrovías, como es de suponer resulta imposible esperar el logro de su mejoramiento por la reinversión de supuestos beneficios. Al mismo tiempo se destaca la diferencia de costos en moneda extranjera en ambos casos, pues el costo del programa de inversión ferroviaria en este aspecto representa el 67% del total, comparado con el 28% del programa vial.

En base a los cálculos efectuados, se esperaba que el 90% de los recursos viales totales los proveyeran los impuestos a los usuarios y el resto se proveyería mediante créditos internos y externos y el producto de la venta de títulos especiales emitidos por el gobierno. Para los ferrocarriles, se esperaba que los costos internos del programa de inversión serían financiados por el presupuesto nacional, como así también alrededor del 40% de las inversiones propuestas en el transporte fluvial, estimando buenas las perspectivas para que el resto sea amortizado con los beneficios de la explotación luego de un tiempo razonable. Pero como la demanda de fondos públicos será muy grande en relación a los ingresos, se aconseja al Gobierno buscar nuevas fuentes de recursos como por ejemplo un mayor impuesto sobre los combustibles pa-

ra automotores.

En cuanto a las inversiones externas para la financiación del programa, se calculó que desde 1962 a 1971 se invertirían u\$s. 1.352 millones en ferrocarriles, caminos y transporte fluvial. Más de la mitad de esa suma se necesitaría en el período 1962-1964 debido a las inversiones en ferrocarriles. Pero a ello se deben agregar u\$s. 40 millones destinados al programa de construcción de caminos y mejoras en otros por el levantamiento de algunas vías ferreas. Se suponía asimismo que los costos en moneda extranjera del programa ferroviario, se reduciría por la venta del material sobrante y el crecimiento de la manufactura interna.

Se recuerda que créditos extranjeros por u\$s. 130,5 millones se obtuvieron en 1961 del Banco Mundial, del Banco de Exportación e Importación y del U.S. Development Loan Fund para la construcción y conservación de caminos nacionales, usándose u\$s. 10 millones de esos créditos. El monto sin usar es algo inferior a los costos que se calcularon en moneda extranjera para el programa de caminos para el período 1962 - 64 y sería necesario obtener otros créditos para financiar el programa en los años siguientes por u\$s. 218 millones.

El costo en moneda extranjera para las inversiones ferroviarias en el período 1962-70 totaliza u\$s. 972,3 millones y equivale a casi tres veces el valor total de las exportaciones argentinas de equipos ferroviarios durante nueve años (1952 - 60), a casi el doble de las reservas en moneda extranjera de la nación y al 60% de la deuda pública externa a fines de octubre de 1961.

En razón de las pesadas obligaciones externas argentinas en los próximos años y los grandes programas de inversiones

planeados por las Empresas del Estado, así como las perspectivas muy poco optimistas del balance de pagos, todos estos costos en moneda extranjera del programa de inversiones ferroviario, tendrán que ser financiados total o parcialmente mediante créditos extranjeros.

En consideración a lo expuesto, recomienda el Grupo de Planeamiento que la amortización de estos préstamos sea lo más liberal posible, generalmente a no menos de veinte años y - preferiblemente de mayor duración, con generosos periodos iniciales de gracia.

CUADRO N° 1INVERSIONES PARA LA CONSTRUCCION Y CONSERVACION DE CAMINOS

Año	<u>Inversiones</u> (millones de pesos)		<u>Inversiones como porcentaje de:</u>			
	<u>Caminos Nacion.</u>	<u>Caminos Provinc.</u>	<u>Inversión bruta nacional</u>		<u>Producto bruto nac.</u>	
			<u>Caminos Nacion.</u>	<u>Todos los Caminos</u>	<u>Caminos Nacion.</u>	<u>Todos los Caminos</u>
1951	441,9	248,1	2,10	3,28	0,50	0,79
1952	663,4	248,1	2,97	4,22	0,66	0,94
1953	701,3	281,6	3,90	5,47	0,62	0,88
1954	757,5	313,1	3,15	4,45	0,60	0,86
1955	789,7	351,2	2,92	4,23	0,54	0,78
1956	1071,4	406,4	3,16	4,35	0,59	0,82
1957	1320,1	620,1	2,58	3,79	0,57	0,84
1958	2047,6	856,4	3,07	4,36	0,64	0,91
1959	3494,4	1540,8	3,16	4,55	0,57	0,83
1960	5105,3	4200,9	3,07	5,59	0,65	1,18
<u>P r o m e d i o :</u>			3,00	4,43	0,59	0,88

CUADRO N° 2

País	Período	Inversiones como un % del Produc- to Bruto Nacional	Inversiones por Vehículo (u\$s)	Número de Vehículos Automotores (en 1954 -1950 = 100)	
				Automóviles	Camiones
Suecia	1950/55	---	218	211	127
Luxemburgo	1950/52	2,97	249	195	135
	1953/55	3,76	222		
Suiza	1950/52	0,93	231	162	127
	1953/55	2,68	240		
Finlandia	1953/55	4,38	726	264	147
Dinamarca	1950/52	2,07	193	164	159
	1953/55	3,78	175		
Francia	1952/54	3,20	140	149	133
Reino Unido	1951/52	2,08	82	135	118
	1953/55	3,00	81		
Noruega	1952/54	3,34	244	166	159
Alemania Occidental	1950/52	1,08	241	270	164
	1953/55	3,23	226		
Irlanda	1950/52	4,12	138	134	150
	1953/55	4,70	181		
Austria	1950/52	2,35	455	179	123
	1953/55	3,84	382		
Italia	1953/55	3,22	220	222	148

INVERSIONES EN VEHICULOS NUEVOS EN LA ARGENTINA 1951-60

Año	AUTOMOVILES			CAMIONES			TOTAL		
	Millones de pesos	% de la inversión bruta	% del P.B.N.	Millones de pesos	% de la inversión bruta	% del P.B.N.	Millones de pesos	% de la inversión bruta	% del P.B.N.
1951	1.539	7,32	1,76	545	2,59	0,62	2.084	9,91	2,38
1952	264	1,18	0,26	769	3,44	0,77	1.033	4,62	1,03
1953	392	2,18	0,35	810	4,51	0,72	1.202	6,69	1,07
1954	783	3,25	0,63	640	2,66	0,51	1.423	5,91	1,14
1955	1.410	5,22	0,96	1.471	5,45	1,00	2.881	10,67	1,96
1956	2.035	6,00	1,12	3.834	11,30	2,12	5.869	17,30	3,24
1957	4.279	8,36	1,85	12.265	23,97	5,30	16.544	32,33	7,15
1958	8.665	13,00	2,71	2.440	3,66	0,76	11.105	16,66	3,47
1959	7.903	7,15	1,30	2.378	2,14	0,39	10.281	9,29	1,69
1960	16.000	9,62	2,03	19.287	11,59	2,45	35.287	21,21	4,48
<u>Promedio:</u>		6,32	1,30		7,13	1,46		13,45	2,76

C U A D R O N ° 4

INVERSION BRUTA EN EL TRANSPORTE VIAL EN EUROPA
OCCIDENTAL COMO UN PORCIENTO DEL PRODUCTO BRUTO
NACIONAL

País	Período	Automóviles	Camiones	Inversiones Viales (Incluyendo <u>conser</u> <u>vación</u>)	Total
Suecia	1953/55	2,47	0,61	1,74	4,82
Luxemburgo	1950/52	1,29	0,43	1,25	2,97
	1953/55	1,61	0,58	1,57	3,76
Finlandia	1953/55	0,69	1,21 (1)	2,48	4,38
Dinamarca	1950/52	0,46	0,50	1,11	2,07
	1953/55	1,85	0,69	1,24	3,78
Francia	1952/54	1,26	0,78	1,16	3,20
Reino Unido	1950/52	0,82	0,55	0,71	2,08
	1953/55	1,66	0,63	0,71	3,00
Noruega	1952/54	0,84	1,11 (1)	1,39	3,34
Alemania	1953/55	1,30	0,62	1,31	3,23
Irlanda	1950/52	1,44	1,17	1,51	4,12
	1953/54	1,56	1,18 (1)	1,96	4,70
Austria	1950/52	0,38	0,36	1,61	2,35
	1953/55	1,21	0,84	1,79	3,84
Italia	1953/55	1,16	0,84	1,22	3,22

(1) Incluye ómnibus y colectivos

CUADRO N° 7IMPORTACION DE EQUIPOS FERROVIARIOS 1951-60

Año	Material Rodante		Rielos		Otros Materiales		Total		Monto de los créditos de los proveed.
	m\$ _n	u\$ _s	u\$ _s						
1951	55,3	7,4	24,0	3,2	21,6	2,9	76,9	10,3	54,0
1952	66,5	8,9	8,3	1,1	23,9	3,2	90,4	12,0	11,7
1953	248,9	33,2	32,6	4,4	11,6	1,5	260,4	34,7	1,2
1954	230,9	30,8	75,3	10,0	18,3	2,2	249,1	33,0	(1) 23,6
1955	185,9	24,8	126,1	16,8	62,7	7,5	248,5	32,3	1,8
1956	126,6	15,8	8,7	0,8	50,6	4,7	177,1	20,4	27,7
1957	373,0	20,4	0,6	-	16,3	0,9	389,2	21,3	28,4
1958	2297,9	52,6	16,3	0,9	57,1	1,3	2354,9	53,9	51,7
1959	3363,9	42,1	542,2	6,5	36,9	0,4	3400,9	42,5	5,6
1960	1750,5	21,1	749,4	9,0	118,6	1,4	1869,0	22,5	15,1
		<u>257,1</u>		<u>52,7</u>		<u>26,0</u>		<u>282,9</u>	<u>220,8</u>
		=====		=====		=====		=====	=====

(1) No se incluyen en el total un crédito de 21,3 millones de coronas checoslovacas.

C U A D R O N ° 8INVERSIONES BRUTAS EN LOS FERROCARRILES NACIONALESARGENTINOS 1951 - 60INVERSION BRUTA COMO % DE

Año	Inversión Bruta en los ferrocarriles. (en millones de m\$n)	P. B. N.	Inversión Bruta Nacional	Ingresos ferroviarios (1).
1951	463,5	0,53	2,20	23,85
1952	519,3	0,52	2,32	16,24
1953	587,6	0,52	3,27	17,41
1954	705,7	0,56	2,93	20,10
1955	678,4	0,46	2,51	18,52
1956	859,9	0,48	2,53	22,36
1958	1.403,2	0,44	2,11	28,62
1959	3.510,8	0,58	3,17	35,01
1960	4.272,4	0,54	2,57	27,81
<u>P r o m e d i o :</u>		0,51	2,62	23,32

(1) Incluye únicamente los ingresos provenientes de cargas y pasajeros.

Nota: Se ha excluido el año 1957 por que para ese año se cuenta con datos parciales.

C U A D R O N ° 9INVERSIONES BRUTAS EN LOS FERROCARRILES DE EUROPA OCCIDENTAL

País	Período	Porcentaje del Producto Bruto N.	Porcentaje de los ingresos ferrovía rios totales
Noruega	1952/54	0,85	51
Yugoeslavia	1952/53	3,17	50
	1954/55	3,24	50
Holanda	1954/55	0,67	43
Irlanda	1950/52	0,57	28
	1953/54	0,69	36
Finlandia	1953/55	0,96	34
Bélgica	1950/52	0,75	26
	1953/55	0,89	34
Francia	1952/54	1,06	30
Austria	1950/52	1,23	31
	1953/55	1,28	28
Suecia	1950/52	0,55	17
	1953/55	0,73	24
Italia	1953/55	0,38	23
Portugal	1953/55	0,33	23
Luxemburgo	1950/52	1,13	17
	1953/55	1,42	19
Alemania Occidental	1953/55	0,71	19
Suiza	1953/55	0,55	15
Reino Unido	1950/52	0,28	11
	1953/55	0,35	15
Dinamarca	1950/52	0,35	19
	1953/55	0,32	18

C U A D R O N° 10PROGRAMA PROPUESTO DE INVERSIONES FERROVIARIAS 1962-70

(en millones)

Período	Vía y Rieles		Material Rodante		Otros Materiales	
	Local	Extranjero	Local	Extranjero	Local	Extranjero
	m\$n	u\$s	m\$n	u\$s	m\$n	u\$s
1962-64	9.610	58,7	2.286	490,4	636	27,4
1965-67	11.327	36,7	3.680	253,3	286	5,6
1968-70	8.406	25,9	2.234	64,3	912	10,1
Total	29.343	121,3	8.200	808,0	1.844	43,1

T O T A L

<u>Período</u>	<u>Local</u>	<u>Extranjero</u>
1962-64	12.533	576,5
1965-67	15.293	295,6
1968-70	11.552	100,2
Total	39.378	972,3

C U A D R O N° 11PORCENTAJE DEL P.B.N. QUE REPRESENTAN LAS INVERSIONES FERROVIARIAS PROPUESTAS 1962-70

Período	Inversión Ferroviaria	
	Total como un % del PBN	Locales como un % del PBN
1962-64	2,28	0,47
1965-67	1,34	0,51
1968-70	0,59	0,34

Nota: El P.B.N. estimado se basa en el crecimiento medio anual del 4 %.-

CUADRO N° 12

RESUMEN DE LAS OBRAS PORTUARIAS NECESARIAS POR RUBROS
(en millones de m\$n)

Rubro	1962/64	1965/67	1968/70	Inversiones Totales		
				Moneda Nacional	Moneda Extranjera	Total
Dársenas y Muell.	2.235	1.355	300	3.890	-	3.890
Galpones	39	50	30	119	-	119
Pavimentos	414	132	99	645	-	645
Vías férreas, etc.	360	90	10	230	230	460
Delfines, etc.	66	-	-	66	-	66
Obras de defensa	104	-	-	104	-	104
Cercados	5	-	-	5	-	5
Instalac. Eléct.	38	-	-	38	-	38
Varaderos	10	-	-	10	-	10
Indust. pesquera	69	94	-	163	-	163
Puentes Carboneros	54	-	-	27	27	54
Provisión de agua	39	-	-	39	-	39
Talleres	14	-	-	14	-	14
Varios	8	-	-	8	-	8
Estudios	50	-	-	12	38	50
T o t a l e s :	3.505	1.721	439	5.370	295	5.665
=====						
Monedas nacional y extranjera:						
Moneda Nacional	3.240	1.691	439	5.370	-5	5.370
Moneda extranj.	265	30	-	-	295	295
T o t a l e s :	3.505	1.721	439	5.370	295	5.665
=====						

CUADRO N° 13RESUMEN DE OBRAS PORTUARIAS NECESARIAS POR PUERTOS
(en millones de m\$n)

Puertos	1962/64	1965/67	1968/70	Inversiones totales		
				Moneda Nacional	Moneda Extranjera	Total
Buenos Aires	719	480	74	1.148	125	1.273
Dock Sud	70	-	0-	50	20	70
La Plata	664	657	-	1.321	-	1.321
Mar del Plata	141	86	-	215	12	227
Ququén	57	20	-	73	4	77
Bahía Blanca	433	85	65	570	13	583
Rawson	50	-	-	50	-	50
Comod. Rivadavia	400	300	300	1.000	-	1.000
Puerto Deseado	110	24	-	132	2	134
Río Gallegos	26	-	-	23	3	26
Río Grande	45	-	-	38	7	45
Barranqueras	60	-	-	60	-	60
Posadas	36	-	-	36	-	36
Formosa	46	-	-	42	4	46
Santa Fe	80	-	-	75	5	80
Rosario	204	30	-	144	90	234
V. Constitución	29	-	-	26	3	29
San Nicolás	125	-	-	125	-	125
Campana	50	39	-	86	3	89
Otros Puertos	160	-	-	156	4	160
<u>T o t a l e s</u>	<u>3.505</u>	<u>1.721</u>	<u>439</u>	<u>5.370</u>	<u>295</u>	<u>5.665</u>

C U A D R O N ° 1 4RESUMEN DE EQUIPOS PORTUARIOS NECESARIOS POR RUBROS
(en millones de m\$n)

Rubros	1962/64	1965/67	1968/70	Inversiones Totales		
				Moneda Nacional	Moneda Extranjera	Total
Automotores, acoplados, etc.	52	-	-	43	9	52
Instalaciones de seguridad	8	-	4	12	-	12
Instrumentos y aparatos	4	-	-	-	4	4
<u> Materiales Ferroviarios </u>						
Locomotoras Diesel Elec.	50	18	25	-	93	93
Vagones	32	3	12	47	-	47
Durmientes	26	-	-	26	-	26
Varios	3	-	-	2	1	3
<u> Guinches y Grúas </u>						
Guinches de 3-6 Ton.	143	-	-	143	-	143
Guinches tipo "P&H"	87	-	-	-	87	87
Guinches de 10-15 Ton.	47	-	-	-	47	47
Grúas Flotantes 40 Ton.	30	-	-	-	30	30
Otros guinches	12	-	-	-	12	12
Motoestibadoras	86	13	-	-	99	99
Paletas	19	-	-	19	-	19
Tractores y Acoplados	21	-	-	21	-	21
Cintas Transport.	33	-	-	26	7	33
Otros equipos	92	-	-	77	15	92
Lanchas a Motor	9	-	-	9	-	9
<u>T o t a l e s :</u>	754	34	41	425	404	829

CUADRO N° 15RESUMEN DE EQUIPOS PORTUARIOS NECESARIOS POR PUERTOS O GRUPOS DE PUERTOS(en millones de m\$.)

Puertos	1962/64	1965/67	1968/70	Inversiones Totales		
				Moneda Nacional	Moneda Extranjera	Total
Buenos Aires	377	-	-	280	96	377
Rosario	82	-	-	32	50	82
Santa Fe	51	10	-	19	42	61
De los Ríos Pa raná y Paraguay (x)	93	8	-	12	89	101
Del Río Uruguay	9	-	-	3	6	9
Mar del Plata	9	-	-	3	6	9
Quequén	18	-	-	3	15	18
Bahía Blanca	40	14	41	41	54	95
Patagónicos	39	2	-	19	22	41
Otros Puertos	36	-	-	13	23	36
<u>T o t a l :</u>	<u>754</u>	<u>34</u>	<u>41</u>	<u>425</u>	<u>404</u>	<u>829</u>

Moneda Nacional
y extranjera:

Moneda Nacional	407	3	15	425	-	425
Moneda Extranj.	347	31	26	-	404	404
<u>T o t a l :</u>	<u>754</u>	<u>34</u>	<u>41</u>	<u>425</u>	<u>404</u>	<u>829</u>

(x) Incluye los puertos del Paraná aguas arriba desde Esquina, los del Río Paraguay y los del Alto Paraná.

CAPITULO V

- a) La financiación de los programas de transporte por el BIRF, la AIF y el BID, según sus memorias de los años 1960 a 1967 inclusive. Importancia de las mismas en función al total de préstamos otorgados por todo concepto. Adjudicaciones a la República Argentina y otros países, efectos esperados de los mismos.

No obstante reiterar que los proyectos que se comentan en el capítulo precedente no tuvieron concreción en la Argentina, por razones que no corresponde analizar en este trabajo, aunque aparentemente en los actuales momentos se estarían considerando por las autoridades nacionales y las del Banco, resulta de indudable interés su relación, para tener una idea cabal de la forma en que estas instituciones analizan y aconsejan el destino de los préstamos antes de otorgarlos.

Para completar el panorama en este sentido, consignaremos en forma coincidente con los ejercicios financieros del Banco de Reconstrucción y Fomento, de la Asociación Internacional Financiera y del Banco Interamericano de Desarrollo, una lista de los préstamos otorgados para transporte seguido de un resumen de la forma en que se aplicaron y los beneficios esperados de los mismos en algunas de las naciones prestatarias.

Como se desprende de las tablas anexas, los préstamos destinados a transporte insumen un alto porcentaje de los montos totales acordados por todo concepto. En el cuadro No. 25 que contiene el resumen de préstamos acumulados al 30/VI/67 correspondientes al Banco de Reconstrucción y Fomento y a la Asociación -

Internacional Financiera, se destaca claramente que las regiones más favorecidas por este tipo de inversiones son justamente aquellas en las que el subdesarrollo hace imperiosa la existencia de obras viales, ferroviarias, puertos, etc., aunque en general se mantengan los altos porcentajes de estas inversiones en todas las regiones consignadas.

En el ejercicio 1960 - 61 según se desprende de la memoria de las instituciones mencionadas, los préstamos para transporte más importantes fueron afectados a las mejoras en ferrocarriles de la India, que recibió u\$s. 70.000.000 y en Japón u\$s. 80.000.000 para la expansión y mejoras de sus servicios ferroviarios. Birmania, Colombia y Tailandia también recibieron préstamos para ferrocarriles, mientras que para la construcción y conservación de carreteras se concedieron a la Argentina, Chile, Mexico, Panamá y Perú por u\$s. 92.000.000. Un préstamo de u\$s. 27.500.000 se utilizó para financiar a Israel la construcción de un nuevo puerto en el Mediterraneo.

A continuación en forma sintética, se hace una descripción de como algunos de los países favorecidos utilizaron los préstamos acordados.

BIRMANIA

El 16 de enero de 1961 se le acordaron u\$s. 14 millones a 16 años y al 5 3/4% a la Union of Burma Railway Board. El país tenía entonces una red de 3000 km. de ferrocarriles, que se extendía por ricas regiones agrícolas y centros urbanos importantes. Ya en 1956 se le había concedido un préstamo de u\$s. - - 5.350.000 para reparar los daños que la guerra mundial había ocasionado en dicho medio de transporte. Con el nuevo préstamo se fi

nanciarían los gastos en divisas de un plan de cuatro años para aumentar la tracción, la capacidad de carga y reducir el tiempo de regreso de los vagones.

Posteriormente el Banco concedió un crédito para sufragar una parte considerable del costo del estudio de un proyecto para una carretera de 176 km. de Oeste a Este de la región central, así como los servicios de consultores para asesorar sobre la reorganización del Departamento de Caminos y mejorar métodos de construcción de carreteras.

INDIA

Este país ha sido favorecido repetidamente por el Banco de Reconstrucción y Fomento y por la Asociación Internacional Financiera, con préstamos para organizar un adecuado sistema de transporte.

El sistema ferroviario de la India comprende 56.315 km. y es uno de los más grandes del mundo y como desempeña una función vital en su desarrollo económico mereció la suma mayor que se ha prestado para un sólo proyecto u\$s. 329.000.000, que se destinaron a la ampliación y mejora de estos servicios. En el programa quinquenal, se preveía aumentar la capacidad de transporte de carga de 114 a 162 millones de toneladas al año y la de transporte de pasajeros en un 15%. Las más importantes adquisiciones sería 2100 locomotoras, 8.900 coches de pasajeros y 106.000 vagones de carga. Se construirían 2.092 kilómetros de vía doble, sustituirían 12.872 kilómetros de carril además de construir 1.280 kilómetros de vía nueva y se electrificarían 1.352 kilómetros de vía principal en regiones de tráfico intenso, además de mejoras en puentes, patios, instalaciones de señales, etc.

También se le concedieron préstamos de gran importancia para fomento de carreteras.

JAPON

En 1961 se le asignó un préstamo de u\$s. 80.000.000 a veinte años y al 5.3/4 % para financiar la nueva línea denominada Tokaido, cuyo costo importaba 548 millones de dólares. Se trataba de un ferrocarril expreso de 500 km. que uniría Tokio - Yokohama - Nagoya - Kyoto y Osaka y proporcionaría el servicio más rápido de trenes en el mundo. La línea serviría a una zona muy congestionada que comprende el 40% de la población del Japón, el 70% de su industria y el 25% de su agricultura, así como a casi todas las ciudades con población superior al millón de habitantes. La velocidad de este ferrocarril paralelo al que ya existía que se encontraba muy sobrecargado, sería de 200 km. por hora llevando servicio expreso de cargas y pasajeros.

TAILANDIA

Empeñada en mejorar sus 3.500 km. de red ferroviaria que proporciona el principal medio de transporte, esta nación puso en ejecución un plan de seis años para aumentar la capacidad de los ferrocarriles.

Como en los últimos diez años la carga había aumentado en un 80% sobre el decenio anterior, deseaba adquirir 65 locomotoras y 1650 vagones de carga, haciendo mejoras en la vía e instalaciones. El Banco se comprometió a cubrir el 40% del costo del programa.

ARGENTINA

En la memoria correspondiente al año 1961 (ej.60/61) se hacía constar el otorgamiento de un préstamo de u\$s 48.500.000

a 16 años y al 5.3/4 % y se expresaba que el asunto transporte en este país se estaba estudiando detenidamente en virtud de un proyecto del Fondo Especial de las Naciones Unidas (veáse cap. IV b. de este trabajo). No obstante se consideró imprescindible un préstamo a fin de mejorar 2.500 km. de carreteras para subsanar algunas deficiencias críticas y adquirir maquinarias para conservación de los caminos en todo el país.

COLOMBIA

En 1960 se asignó u\$s. 5.400.000 a 15 años y al 5.3/4 al Ferrocarril Nacional de Colombia. Ya con anterioridad el Banco había concedido dos préstamos que sumaron u\$s. 40.900.000 y que al igual que este, se destinaron a equipar y construir el nuevo ferrocarril denominado del Atlántico que proporcionaría un servicio rápido y seguro entre los puertos de ese océano, la región central de Colombia y el Pacífico, abriendo asimismo grandes extensiones del valle de Magdalena a la colonización y al cultivo.

El proyecto con 685 km. de nueva vía y rehabilitación de 97 km., evitaría que la región central del país siga dependiendo para su comunicación del transporte fluvial a través del valle de Magdalena.

Posteriormente en 1963 se conceden otros préstamos por u\$s. 30.000.000 para el tendido de ferrocarriles desde la región central al Caribe. Con el préstamo se adquirirían 37 locomotoras diesel y 1150 vagones de carga, además de renovar vías y otros elementos. Asimismo se concedieron préstamos por más de u\$s. 38.000.000 a fin de completar unos 725 km. de carreteras que se empezaron a construir con otros préstamos del Banco y para efectuar otros 545 km., preparar el trazado de 480 km. e importar e-

quipos. Una vez terminado el proyecto, el país contará con carreteras utilizables todo el año y que unirán a casi todas las ciudades importantes.

COSTA RICA

Se le acordaron por el Banco de Reconstrucción y Fomento u\$s. 5.500.000 en 1961 a 15 años y al 5.3/4% conjuntamente con otro préstamo similar de la AIF, para financiar 675 km. de caminos que representan 1/3 del total de las carreteras nacionales, así como para el mejoramiento de las operaciones de conservación. Las carreteras a mejorar comunican la meseta central donde habitan los 3/5 de la población y esta la principal riqueza agrícola y manufacturera.

CHILE

Como requisito previo para la ejecución de un vasto plan de conservación de caminos, este país obtuvo del Banco un préstamo de u\$s. 6.000.000 en 1961 a 9 años y al 5.3/4% de interés. Con él se adquiriría el equipo necesario ya que los que estaban en uso eran inadecuados y hacían peligrar la cuantiosa inversión que se efectuaba en las carreteras. Conjuntamente con este préstamo, la Asociación Internacional de Fomento otorgó otro para el mejoramiento de carreteras, en la zona meridional.

SUDAFRICA

Se invirtieron hasta 1961 u\$s. 136.800.000 a fin de mejorar el sistema de transporte ferroviario. En el año mencionado se agregaron u\$s. 11.000.000 para financiar parte de las divisas que se requirieron en el lapso 1961 - 63 en estos proyectos. Es de destacar que las inversiones se consideraron necesarias pa

ra el progreso económico de Sud Africa, ya que más del 80% de la carga se transporta por ferrocarril.

FILIPINAS

Esta república cuenta con 7100 islas repartidas en una extensión de 1900 km. de norte a sur y 1120 de este a oeste. Existen 350 puertos y su economía depende en gran medida de su perfecto funcionamiento, por ello se le concedieron préstamos para la adquisición de dragas, gruas y equipos que requería el programa de mejoramiento y mantenimiento de los mismos.

NIGER:

Sin acceso al mar este país depende del sistema de transportes de sus vecinos, Nigeria y Daomey, para su comercio exterior. La gran distancia de ellos -1280 kms.- eleva los costos del transporte, especialmente el del cacahuete, que es el producto de exportación más importante que se cultiva en la región sudoriental. A fin de dar solución a ese problema se le concedió un crédito que se utilizaría para financiar dos proyectos viales de alta prioridad, con lo que se estimaba reducir casi a la mitad el costo del transporte del cacahuete de la zona de Dungass.

YUGOESLAVIA:

En 1963 recibe este país un préstamo del Banco por la suma de 30.000.000 de U\$S. a veinte años y $5\frac{1}{2}$ de interés. Con dicho préstamo se financiaría parte de la construcción de las dos carreteras más importantes de Yugoslavia. La central que es el tronco de la red de carreteras con 1160 km. desde la frontera Austriaca a la Griega, comunicando importantes centros de población agrícolas e industriales. Otra es la carretera del Adriático que

se extiende 745 km. a lo largo de la costa dálmata de Yugoslavia. Con ello además de solucionar problemas derivados del aumento del tráfico, el país esperaba fomentar las corrientes turísticas que representan una importante fuente de ingresos.

Sería sumamente largo y monótono enumerar todas y cada una de las regiones y/o países favorecidos por estos préstamos, concedidos sin lugar a dudas atendiendo las más urgentes necesidades de los solicitantes, a fin de concretar parte de los proyectos en transporte o bien para fundar las bases de los mismos, proveyendo los fondos para los estudios especiales que deben hacerse en tal sentido e inclusive contribuyendo con los técnicos que en muchas regiones del mundo no existen. No obstante como puede apreciarse en la breve reseña precedente, en casi todos los países los problemas que se tienden a solucionar están estrechamente vinculados con el desarrollo económico de los mismos y si bien en algunos casos se superaron problemas existentes, en otros, que es el caso de los menos desarrollados, se posibilitaron por ese medio otras concreciones económicas cuya importancia por sus efectos sociales las hacen imperiosas e impostergables.

A través de la lectura de las memorias de los organismos supranacionales que nos ocupan, puede inferirse que ellas han sido las principales razones que primaron para la concreción de las operaciones de financiamiento en el rubro de los transportes. La prioridad que se ha dado ha esos proyectos puede observarse en los porcentajes que sobre el total de operaciones representan en los distintos años. (Cuadros Nos. 18-19-20-21-22-23 y 24)

En términos generales y atendiendo al total de préstamos por todo concepto, podemos considerar que los montos concedidos a la República Argentina, son bajos en relación con los que

han merecido otros países. En efecto, al 30 de junio de 1967 expresados en u\$s. y excluidas cancelaciones y terminaciones, se consigna en la Memoria del Banco y la A.I.F. la suma de u\$s.125.351.234 en dos préstamos a nuestro país, en contraste con los asignados a los que se detallan a continuación:

<u>PAIS</u>	<u>CANTIDAD DE PRESTAMOS</u>	<u>MONTO EN U\$S</u>
Australia	7	417.730.000
Brasil	21	496.134.660
Colombia	30	475.105.441
Chile	15	221.026.456
Finlandia	13	221.580.180
Francia	1	250.000.000
India	56	1.887.414.151
Irán	9	288.125.746
Italia	8	398.028.000
Japón	31	857.041.004
México	18	625.125.679
Pakistán	46	756.227.927

Sin pretender sacar conclusiones terminantes en este sentido, dado los múltiples aspectos que se deben contemplar en cada caso, creemos que Argentina no ha aprovechado aún con toda intensidad las posibilidades financieras que estos organismos pueden ofrecerle.

C U A D R O N ° 18LISTA DE PRÉSTAMOS PARA TRANSPORTES DEL BANCO INTERNACIONAL DE RE-
CONSTRUCCION Y FOMENTO Y DE LA ASOCIACION INTERNACIONAL DE FOMENTO

(en millones de U\$S)

EJERCICIO 1960 - 1961

<u>País</u>	<u>Concepto</u>	<u>BIRF</u>	<u>AIF</u>	<u>Total</u>
Argentina	Carreteras	48,5	-	48,5
Birmania	Ferrocarriles	14,0	-	14,0
Colombia	Ferrocarriles	5,4	-	5,4
Chile	Carreteras	6,0	-	6,0
India	Ferrocarriles	70,0	-	70,0
India	Carreteras	-	60,0	60,0
Israel	Puertos	27,5	-	27,5
Japón	Ferrocarriles	80,0	-	80,0
México	Carreteras	25,0	-	25,0
Panamá	Carreteras	7,2	-	7,2
Perú	Carreteras	5,5	-	5,5
Tailandia	Ferrocarriles	22,0	-	22,0
<u>T o t a l e s :</u>		311,1	60,0	371,1
				=====
Total General en préstamos 1960/61 Bco. Rec. y Fomento				<u>609,9</u>
Porcentaje en el mismo de los préstamos para transporte				<u>51,0</u>

C U A D R O N ° 19EJERCICIO 1961 - 1962(en millones de u\$s.)

País	Concepto	BIRF	AIF	Total
Colombia	Carreteras	19,5	19,5	39,0
Costa Rica	Carreteras	5,5	5,5	11,0
Filipinas	Puertos	8,5	-	8,5
India	Ferrocarriles	50,0	-	50,0
India	Puertos	21,0	-	21,0
Japón	Carreteras	40,0	-	40,0
México	Carreteras	30,5	-	30,5
Perú	Carreteras	10,0	-	10,0
Sud Africa	Ferrocarriles	11,0	-	11,0
Venezuela	Carreteras	45,0	-	45,0
Swazilandia	Carreteras	-	2,8	2,8
China	Dragado de Puertos	-	2,2	2,2
Pakistán	Proy.de puertos en vías de nav.inte- rior	-	2,0	2,0
Paraguay	Carreteras	-	6,0	6,0
<u>T o t a l e s :</u>		241,0	38,0	279,0
Total general de préstamos 61/62 Bco.Roc. y Fomento				<u>882,3</u>
Porcentaje en el mismo de los préstamos para transporte				<u>27,3</u>

C U A D R O N ° 2 0EJERCICIO 1962 - 1963

País	Concepto	BIRF	AIF	Total
Colombia	Ferrocarriles	30,0	-	30,0
Israel	Carreteras	22,0	-	22,0
Nigeria	Obras particulares	13,5	-	13,5
Pakistán	Ferrocarriles	23,0	-	23,0
Perú	Ferrocarriles	13,2	-	13,2
Tailandia	Carreteras	35,0	-	35,0
Uruguay	Carreteras	18,5	-	18,5
Yugoeslavia	Carreteras	35,0	-	35,0
Etiopía	Carreteras	-	13,5	13,5
Corea	Ferrocarriles	-	14,0	14,0
India	Puerto	-	18,0	18,0
India	Ferrocarriles	-	67,5	67,5
El Salvador	Carreteras	-	8,0	8,0
Haití	Carreteras	-	0,4	0,4
<u>T o t a l o s :</u>		190,2	121,4	311,6
Total general de préstamos 1962/63 Bco. Rec. y Fomento				<u>448,6</u>
Porcentaje en el mismo de los préstamos para transporte				<u>42,4</u>

C U A D R O N ° 2 1EJERCICIO 1963 - 1964(en millones de u\$s.)

<u>País</u>	<u>Concepto</u>	<u>BIRF</u>	<u>AIF</u>	<u>Total</u>
Ecuador	Carreteras	9,0	8,0	17,0
España	Carreteras	33,0	-	33,0
Iran	Carreteras	18,5	-	18,5
Japón	Carreteras	125,0	-	125,0
Liberia	Carreteras	3,2	-	3,2
México	Carreteras	40,0	-	40,0
Niger	Caminos	-	1,5	1,5
Nueva Zelandia	Puertos	7,8	-	7,8
Pakistán	Puertos	17,0	-	17,0
Pakistán	Gasoductos	15,0	-	15,0
Pakistán	Carreteras	-	39,5	39,5
Pakistán	Ferrocarriles	-	35,0	35,0
Perú	Puerto	3,1	-	3,1
Siria	Carreteras	-	8,5	8,5
Tanganyika	Carreteras	-	14,0	14,0
Tunez	Puertos	7,0	-	7,0
Yugoeslavia	Ferrocarriles	35,0	-	35,0
Totalos Transporte		<u>313,6</u>	<u>106,5</u>	<u>420,1</u>
Total general		<u>809,85</u>	<u>283,2</u>	<u>1.093,0</u>
<u>Porcentaje del transporte</u> <u>en el total</u>		<u>38,7</u>	<u>37,6</u>	<u>38,4</u>

C U A D R O N ° 2 2EJERCICIO 1964 - 1965(on millones de u\$s.)

País	Concepto	BIRF	AIF	Total
Bechuanalandia	Carreteras	-	3,6	3,6
China	Ferrocarriles	20,0	-	20,0
España	Ferrocarriles	65,0	-	65,0
Finlandia	Carreteras	28,5	-	28,5
Gabón	Carreteras	12,0	-	12,0
Honduras	Carreteras	6,0	3,5	9,5
India	Ferrocarriles	-	62,0	62,0
Irán	Carreteras	40,5	-	40,5
Jamaica	Carreteras	5,5	-	5,5
Japón	Carreteras	100,0	-	100,0
Kenia	Carreteras	-	7,5	7,5
Mauritania	Carreteras	-	6,7	6,7
México	Carreteras	32,0	-	32,0
Nigeria	Carreteras	-	15,5	15,5
Pakistán	Vías fluviales	-	5,3	5,3
Paraguay	Carreteras	2,2	-	2,2
Somalia	Carreteras	-	6,2	6,2
Venezuela	Carreteras	30,0	-	30,0
Yugoeslavia	Ferrocarriles	70,0	-	70,0
Totales Transporte		<u>411,7</u>	<u>110,3</u>	<u>522,0</u>
Total General		<u>1.023,3</u>	<u>309,1</u>	<u>1.332,4</u>
<u>Porcentaje de transporte</u> <u>on el total</u>		<u>40,23</u>	<u>35,68</u>	<u>39,18</u>

C U A D R O N ° 2 3EJERCICIO 1965 - 1966(en millones de u\$s.)

País	Concepto	BIRF	AIF	Total
Basutolandia	Carreteras	-	4,1	4,1
España	Puertos	40,0	-	40,0
Finlandia	Carreteras	20,0	-	20,0
India	Ferrocarriles	-	68,0	68,0
Japón	Carreteras	25,0	-	25,0
Kenia, Tanzania y Uganda	Administ.servicios Comunes del Africa Oriental	38,0	-	38,0
Liberia	Carreteras	1,0	-	1,0
Nueva Zelandia	Ferrocarriles	42,0	-	42,0
Nigeria	Carreteras	32,0	-	32,0
Paraguay	Carreteras	2,1	-	2,1
Paraguay	Puertos	2,8	-	2,8
Perú	Carreteras	33,0	-	33,0
Perú	Puertos	9,1	-	9,1
Sudan	Ferrocarriles	31,0	-	31,0
Tailandia	Carreteras	36,0	-	36,0
Totales Transporte		<u>312,0</u>	<u>72,1</u>	<u>384,1</u>
Total General		<u>839,2</u>	<u>284,1</u>	<u>1.123,3</u>
<u>Porcentaje de transporte en el total</u>		<u>37,18</u>	<u>25,38</u>	<u>34,19</u>

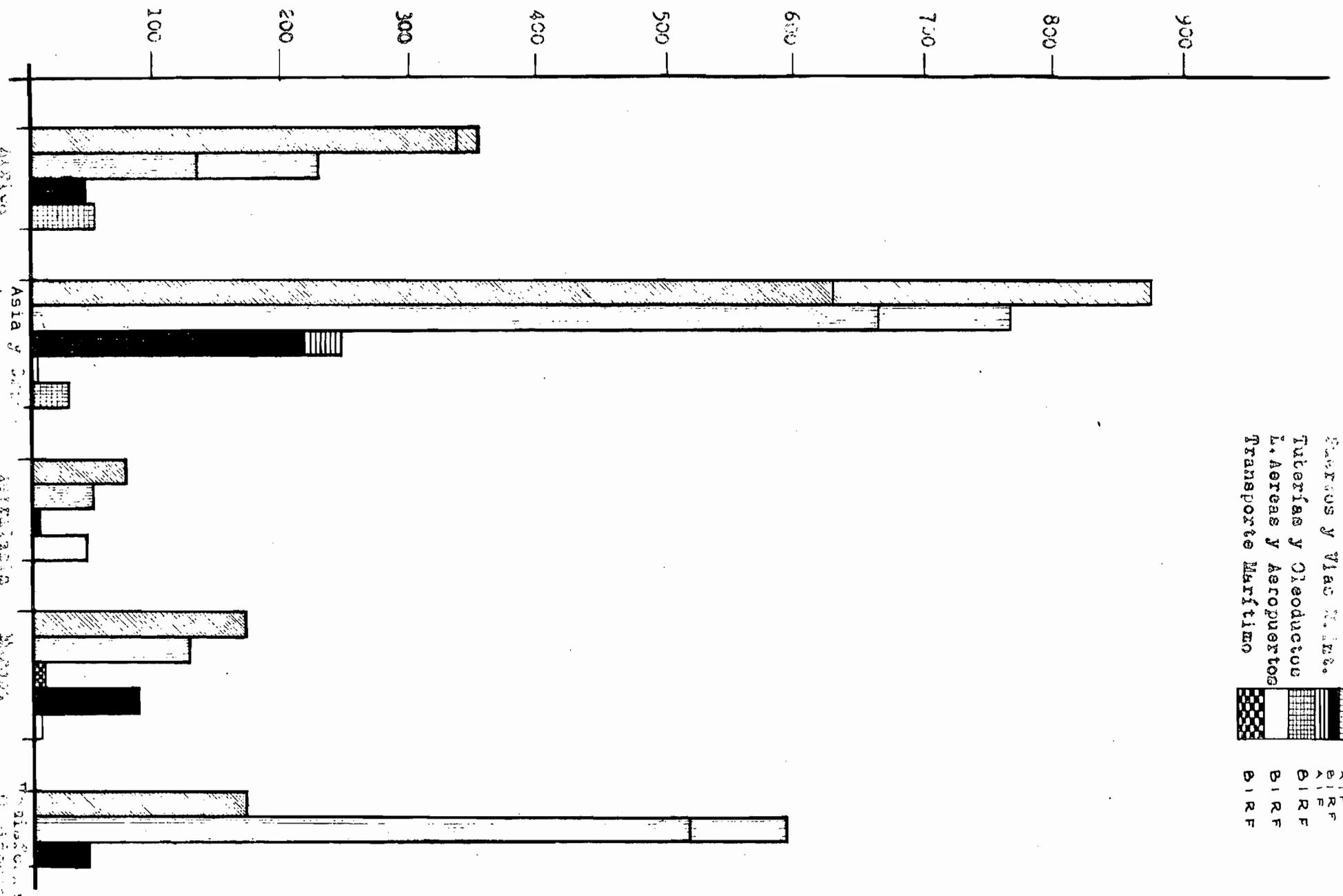
C U A D R O N ° 2 4EJERCICIO 1966 - 1967(en millones de u\$s.)

<u>País</u>	<u>Concepto</u>	<u>BIRF</u>	<u>AIF</u>	<u>Total</u>
Honduras	Puerto	4,8	-	4,8
Honduras	Carreteras	8,6	-	8,6
Irak	Carreteras	23,0	-	23,0
Japón	Carreteras	100,0	-	100,0
Kenia	Carreteras	-	5,3	5,3
Malí	Ferrocarriles	-	9,1	9,1
Paquistán	Ferrocarriles	13,5	-	13,5
Rep. Malgache	Carreteras	-	10,0	10,0
Senegal	Puerto	4,0	-	4,0
Senegal	Ferrocarriles	-	9,0	9,0
Singapur	Puerto	15,0	-	15,0
Trinidad y Tobago	Carreteras	8,6	-	8,6
Yugoslavia	Carreteras	10,0	-	10,0
Zambia	Carreteras	17,5	-	17,5
Totales Transporte		<u>205,0</u>	<u>33,4</u>	<u>238,4</u>
Total General		<u>876,8</u>	<u>353,5</u>	<u>1.230,3</u>
<u>Porcentaje de Transporte</u> <u>en el total</u>		<u>23,38</u>	<u>9,45</u>	<u>19,38</u>

RECONSTRUCCION Y FOMENTO Y DE LA ASOCIACION INTERNACIONAL FINANCIERA ACUMULADOS AL 30-VI-67 POR REGIONES
 (En millones de u\$s. Compromisos iniciales, deducidas cancelaciones y consolidaciones)

al del y la A.I.F.	PRESTAMOS DEL BANCO							CREDITOS DE LA A.I.F.				
	Total	Africa	Asia y Oriente Medio	Austra lia	Europa	Hemis- ferio Occid.	C.F.I.	Total	Africa	Asia y Oriente Medio	Europa	Hemisfe rio Oc- cident.
136,3	10.442,1	1.347,0	3.515,4	519,8	2.117,2	2.842,7	100,0	1.694,2	235,7	1.269,2	80,6	108,7
013,8	3.446,0	566,7	1.552,7	181,4	404,9	740,2	—	567,8	108,8	381,4	—	77,6
662,0	1.397,4	338,0	632,2	79,3	172,4	175,6	—	264,6	18,1	246,5	—	—
776,6	1.500,8	137,1	667,0	50,9	126,5	519,2	—	275,8	90,7	107,5	—	77,6
12,0	12,0	—	—	—	12,0	—	—	—	—	—	—	—
427,3	399,9	41,6	218,9	7,1	86,9	45,4	—	27,4	—	27,4	—	—
56,9	56,9	—	5,6	44,1	7,2	—	—	—	—	—	—	—
79,0	79,0	50,0	29,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
697,1	3.588,9	428,3	766,7	182,3	592,3	1.619,3	—	108,2	—	67,5	25,7	15,0
203,0	128,2	22,2	—	—	0,2	105,8	—	74,8	—	74,8	—	—
085,8	802,4	95,1	282,4	103,4	87,8	233,6	—	283,4	41,4	208,9	20,0	13,1
2.098,0	1.596,7	193,0	799,5	52,7	441,2	110,2	—	501,3	—	466,4	34,9	—
96,0	52,2	—	27,0	—	3,9	21,3	—	43,8	1,1	39,7	—	3,0
137,8	24,3	—	12,0	—	—	12,3	—	113,5	84,0	29,5	—	—
3,2	1,7	1,7	—	—	—	—	—	1,5	0,5	1,0	—	—
100,0	100,0	—	—	—	—	—	100,0	—	—	—	—	—
205,0	205,0	40,0	75,0	—	90,0	—	—	—	—	—	—	—
496,8	496,8	—	—	—	496,8	—	—	—	—	—	—	—

PRESTAMOS DEL BIRF Y LA AIF POR REGIONES AL SECTOR TRANSPORTE ACUMULADOS AL 30/VI/67
 EN MILLONES DE (US\$). COMPROMISOS INICIALES DEDUCIDAS CANCELACIONES Y CONSOLIDACIONES



PRESTAMOS
 AEROPORTOS
 Ferrocarril y Vías Návicas
 Tuberías y Oleoductos
 L. Aereas y Aeropuertos
 Transporte Marítimo

BIRF
 AIF
 AIF
 AIF
 AIF
 AIF
 BIRF

sobre el Río Paraná y 3,5 km. de carreteras para su acceso, en la provincia de Corrientes. Dicho puente contribuirá a la interconexión de diversas carreteras que conducen a Bolivia, Brasil y Paraguay.

URUGUAY:

En 1962 recibió este país u\$s 4.100.000 al 5.3/4% que reembolsaría en 25 cuotas semestrales comenzando 36 meses luego de la firma del contrato, que le permitiría financiar el 59% del costo del proyecto para mejorar 232 km. de rutas entre Paysandú y Taquarembó lugar donde cruza la carretera troncal de norte a sur.

HONDURAS:

Recibió en 1961 u\$s. 2.100.000 para construir cinco carreteras en el noroeste, con una extensión de 287 km., u\$s 960.000 para un estudio de factibilidad para cuatro carreteras con una longitud de 557 km., u\$s. 10.130.000 para construir 202 km. de la carretera norte entre Puerto Cortés y Tegucigalpa y u\$s. 5.275.000 para 95 km. entre San Pedro Sula y Tala.

También Ecuador, Perú, Brasil, México, Nicaragua y Panamá recibieron préstamos de diverso monto para carreteras que en total ascendieron a 78.500.000 dólares, empleados para mejoramiento, conservación y construcción de las mismas así como para caminos de acceso.

Cabe destacar que el Banco Interamericano de Desarrollo, aplica la misma política y procedimientos al considerar los méritos de orden económico y técnico, en los proyectos que financia con el Fondo para Operaciones Especiales y con los recursos ordinarios de capital. Sin embargo como las disposiciones del Convenio Constitutivo establecen que los préstamos del Fondo para Operacio-

nes Especiales se efectuarán en condiciones y términos que permitan hacer frente a circunstancias especiales que se presenten en determinados países o proyectos, el pago de los créditos procedentes de préstamos del Fondo se ha efectuado generalmente sobre bases más flexibles que las de los préstamos de los recursos ordinarios de capital. Así los plazos de amortización han sido por lo regular más liberales, las tasas de interés más bajas y, en la mayoría de los casos los reintegros se efectuaron con moneda del país prestatario.

El Banco analizando cada caso en particular, determina las circunstancias especiales, teniendo en cuenta factores tales como la capacidad de endeudamiento del país, la posibilidad de que el proyecto produzca ingresos o promueva ahorros en moneda extranjera, el tiempo requerido para que la inversión produzca resultados, etc.

El reembolso de los préstamos en las monedas prestadas o en moneda local, según el caso, se estipula tomando en consideración la situación y perspectivas de la balanza de pagos del país prestatario, así como la finalidad del crédito.

C U A D R O N ° 2 7BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLOPRÉSTAMOS POR SECTORES 1961 - 1967 EN MILLONES DE U\$S

Agricultura	578,3
Industria y Minería	487,8
Infraestructura Económica	468,2
Agua Potables y Alcantarillado	394,5
Vivienda	287,6
Educación	101,6
Preinversión	52,3
Financiamiento de Exportaciones	19,7
	<hr/>
<u>T o t a l</u> :	2.390,0
	=====

En realidad, en la descripción precedente nos hemos referido en forma especial al Banco de Reconstrucción y Fomento y a la Asociación Internacional Financiera, por ser estos organismos los que más han dedicado fondos a los proyectos de transporte, en razón de su compatibilidad en dichos problemas. No obstante, no queremos dejar de mencionar la participación que en menor medida, pero no por ello menos positiva, le cabe al Banco Interamericano de Desarrollo que entre otros países ha efectuado préstamos a:

ARGENTINA:

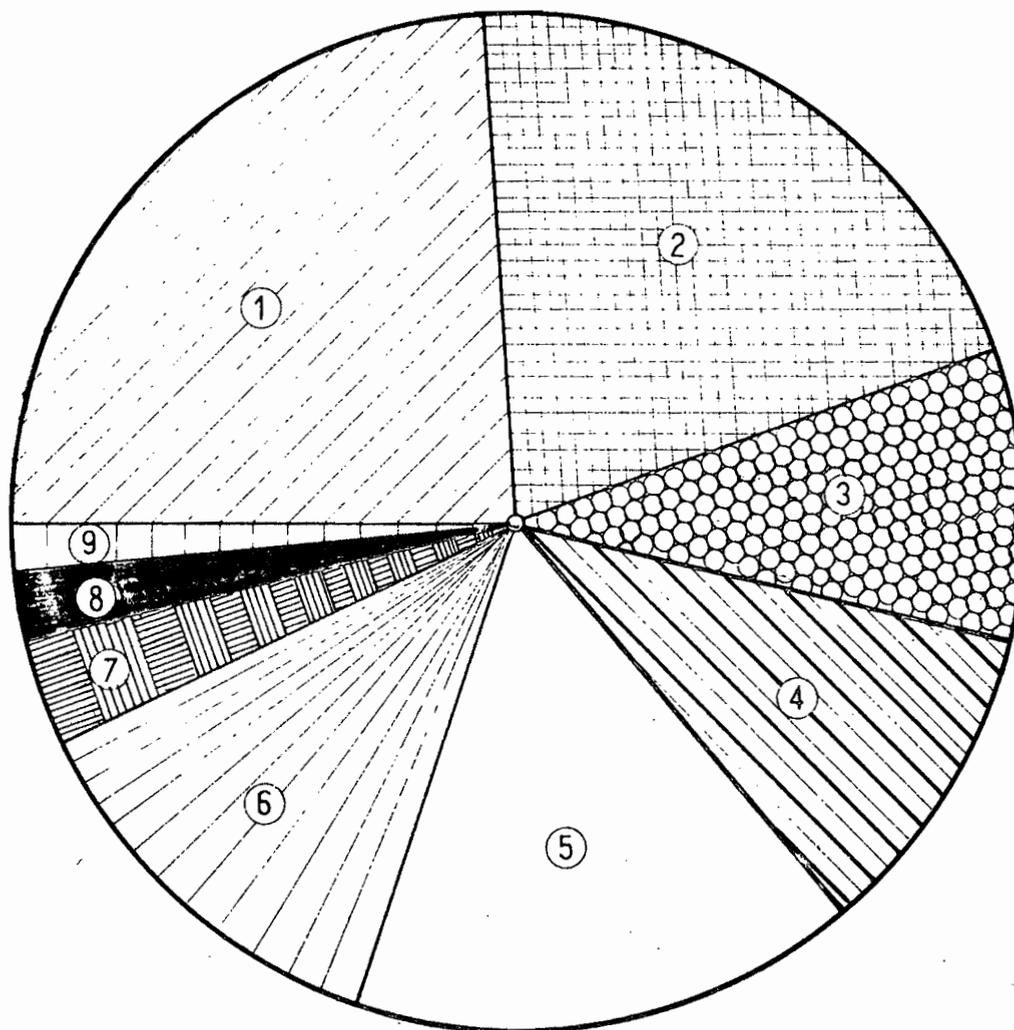
u\$s. 21.150.000 recientemente el 28.12.67 al 3.1/4 de interés, para ser aplicado al mejoramiento de la integración de las carreteras que nos comunican con Chile y Bolivia. Se menciona el hecho que de 45.900 km. de carreteras que posee la Argentina, solamente 15.000 son transitables todo el año, siendo por ello deficientes las comunicaciones entre la mayor parte de las provincias y también con los países limítrofes.

Con ese préstamo se esperaba financiar el 47% del costo de un plan encaminado a construir o mejorar las carreteras troncales, para facilitar las comunicaciones internas y acelerar la integración regional. El proyecto abarca la construcción de:

- Seis tramos de carreteras por un total de 553,5 km. en las rutas 9, 34 y 50 que conectan Buenos Aires con la frontera de Bolivia.
- Cinco tramos con un total de 148 km. en la ruta 7, entre Mendoza y la frontera Chilena y mejoramiento del lado Argentino del Tunel de Caracoles, situado en esa frontera. Cabe mencionar que el lado Chileno de la carretera trasandina entre Valparaíso y el Tunel, se está construyendo con otro préstamo del BID.
- Puente Corrientes Barranqueras con una extensión de 1670 metros,

PRESTAMOS DEL B.I.D. POR SECTORES

1961 - 1967



- ① 24,2 % Agricultura
- ② 20,4 % Industria y Minería
- ③ 9,4 % Energía Elec.
- ④ 10,2 % Transportes y Comunicaciones
- ⑤ 16,5 % Saneamiento
- ⑥ 12,0 % Vivienda
- ⑦ 4,3 % Educación
- ⑧ 2,2 % Preinversión
- ⑨ 0,8 % Financ. de Exp.

El organismo que propugnamos, debe crearse a nivel gubernamental y será presidido por una persona de reconocida autoridad en la materia. Tendrá un secretariado formado por economistas e ingenieros especializados en la rama del transporte y de ser posible se seleccionarán de entre los que actualmente se encuentran cumpliendo funciones en Ministerios y Empresas Estatales, donde su capacidad no es integralmente aprovechada. También podrán integrar este organismo los funcionarios ejecutivos de las empresas interesadas y otros funcionarios a quienes afecten estos problemas, para posibilitar su opinión en los distintos asuntos.

Las funciones del secretariado pueden ser entre otras las siguientes:

- a) Recoger y analizar datos sobre transporte.
- b) Dictar normas para la confección y unificación de estadísticas al respecto y supervisar su obtención.
- c) Preveer las tendencias futuras de la demanda de transporte, tanto general como para los diversos tipos.
- d) Establecer objetivos a largo plazo para el desarrollo del transporte y directivas y criterios generales relativos a su reglamentación, preparando un plan nacional integral del transporte, a fin de lograr un sistema adecuado a las necesidades presentes y futuras del país, atento a los principios generales de orientación económica que se elijan.
- e) Revisión de las normas y decisiones importantes en materia tarifaria, servicios, etc.,
- f) revisión de los programas de inversión en cada uno de los sectores del transporte, en relación con dichos objetivos y criterios

g) Preparación de informes periódicos para el gobierno, las empresas y el público, sobre problemas, sugerencias y adelantos en la materia.

Este organismo no deberá interferir la acción que las empresas de transporte crean conveniente realizar, en función de la política interna que ellas se tracen, pero deberá observarlas y propugnará su corrección cuando dicha acción individual esté en contradicción con los objetivos nacionales en la materia.

Para el caso particular de la República Argentina, un organismo de esta naturaleza le brindaría la posibilidad de resultados casi inmediatos, en razón de la existencia de técnicos - capacitados, así como de fuentes de información estadística de gran valor y fácil acceso. Ello de concretarse, proporcionará a los organismos supranacionales de financiación la seguridad de una correcta y positiva utilización de los fondos que puedan suministrar.

CAPITULOVIIC O N C L U S I O N E S

- 1) Atendiendo a la magnitud del aporte que proporciona a los planes de desarrollo de las naciones el transporte, sus problemas deben ser considerados de alta prioridad nacional.
- 2) Puede afirmarse que la insuficiencia de medios de transporte o la carencia de ellos, es común a los países sub-desarrollados.
- 3) Es de primordial importancia el trazado de planes globales de transporte, amplios, coherentes y discriminados, en concordancia con los planes económicos generales, fijando metas y prioridades.
- 4) En un programa de transporte debe desecharse como meta principal, la obtención de la rentabilidad económica del sistema, debiendo atenderse exclusivamente a la necesidad de los medios y a sus relaciones íntimas con el crecimiento de las naciones en todos los ordenes.
- 5) Los elevados costos de los programas de transporte, superan las posibilidades de financiación interna de los países, siendo necesario acudir al ahorro externo.
- 6) La canalización del ahorro interno y externo, requiere sistemas de intermediación financiera de gran aptitud.
- 7) La aptitud del sistema, significa la existencia de entes adecuados y aptitud institucional y operativa, para orientar la inversión en la forma que necesita la economía.
- 8) En el orden internacional los bancos de desarrollo y las corporaciones de fomentos, son organismos aptos por su origen, capacidad económica y financiera, organización institucional y

finalidades específicas, para solventar los planes de transporte de los países miembros.

- 9) La República Argentina aún no posee un plan integral de transporte, ni ha aprovechado convenientemente sus posibilidades de financiación, por organismos supranacionales.
- 10) La Argentina fué sorprendida por el progreso económico y por ello muchas variaciones en la política del transporte, son el resultado de un proceso invertido. Es decir que no son causa del desarrollo sino efectos del mismo.
- 11) En razón del vital interés que tiene para la nación, la planificación adecuada de las inversiones en transporte, y lo complejo de los estudios de esa naturaleza, es necesaria la existencia de un organismo especializado que se ocupe de dicha planificación, como así también de que el sistema de transporte funcione equilibrada y coordinadamente, con la incorporación oportuna de las modificaciones que los cambios en la economía aconsejen.
- 12) El organismo a crearse debe ser a nivel gubernamental. Será presidido por una persona de reconocida capacidad en materia de transporte, con un secretariado formado por economistas e ingenieros especializados. Ellos en lo posible serán seleccionados entre quienes cumplen funciones específicas en Ministerios y Empresas del Estado.
- 13) Dicho organismo no interferirá la acción que resulte de la política interna de cada empresa de transporte en particular, pero estará atento a la misma y solicitará la corrección de las desviaciones que afecten al plan nacional en la materia.
- 14) Un organismo de tales características permitiría entre otras cosas la correcta canalización de los fondos que se asignen

para la financiación del programa, dando además las seguridades necesarias a los organismos supranacionales desde el punto de vista de la correcta utilización de los medios que proporcionen.

- 15) Las naciones en proceso de desarrollo, deben comprender que la atención de los problemas del transporte, por su complejidad y proyecciones requieren ser estudiados por profesionales especializados y que cualquier improvisación sobre el particular, conducirá fatalmente a resultados negativos con igual incidencia en la economía en general.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Luis...', written in a cursive style.

B I B L I O G R A F I A

- Bonavía M.R. Economía de los Transportes. Ed. 1961.
- Burrieres Paul. La Economía del Transporte en los Programas de Desarrollo. Ed. 1964.
- B.I.R.F. El Desarrollo Económico de España. Ed. 1962.
- B.I.R.F. Transportes Argentinos Plan de Largo Alcance - Grupo de Planeamiento de los Transportes. Ed. 1961.
- B.I.R.F. y A.I.F. Memorias años 1960 a 1967.
- B.I.D. Memorias años 1960 a 1967.
- Cañellas Marcelo G. Economía Bancaria Ed. 1967.
- Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Fascículos año 1967.
- Consejo Federal de Inversiones. Financiamiento del Desarrollo Económico. Ed. 1966.
- Dirección de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias. Origen y Desarrollo de los Ferrocarriles Argentinos. Ed. 1946.
- Ferrer Aldo. La Economía Argentina. Etapas de su Desarrollo y Problemas Actuales. Ed. 1963.
- Ferns. H.S. Gran Bretaña y Argentina en el Siglo XIX. Ed. 1966.
- López Abuín. Clases Facultad de Ciencias Económicas año 1964.
- Naciones Unidas. La Ciencia y la Técnica al Servicio del Desarrollo. Ed. 1955.
- Ortiz Ricardo M. El Ferrocarril en la Economía Argentina. Ed. 1958
- Rol Eric. Historia de las Doctrinas Económicas. Ed. 1961.

I N D I C E

	<u>Pág.</u>
SUMARIO	-
INTRODUCCION	1
CAPITULO I - a) Incorporación del concepto de transporte en economía. Jerarquía de su actual ubicación económica. Su definición según los conceptos modernos.	4
b) Importancia del transporte como factor de desarrollo. Sus costos. Necesidad de su planificación y programación.	9
CAPITULO II - a) Los cambios operados en la forma de financiación del transporte. Referencia a las circunstancias que los determinaron, sobre la base del antecedente de los Ferrocarriles Argentinos.	27
b) Breve referencia a los problemas de canalización de fondos, necesidad de ahorro externo e importancia de la acción del gobierno.	34
CAPITULO III - a) Los bancos de desarrollo y las corporaciones de fomento, su aptitud para la financiación de los transportes en la programación para el desarrollo,	38
b) Relación histórica de los hechos mundiales que dan lugar a su origen y finalidades.	42
c) Fondo Monetario, Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, Corporación Financiera Internacional, Banco Interamericano de Desarrollo. Sus características institucionales más salientes.	46

	<u>Pág.</u>
CAPITULO IV - a) Formas, causas y efectos de la financiación del transporte ferroviario en la República Argentina, desde la colonia hasta la época actual. Londres como mercado financiero.	61
b) El Plan de Largo Alcance elaborado por la misión del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. Sus conclusiones y recomendaciones.	76
CAPITULO V - a) La financiación de los programas de transporte por el BIRF, la AIF y el BID según sus memorias de los años 1960 a 1967, inclusive. Importancia de las mismas en función al total de préstamos otorgados a la República Argentina y otros países, efectos esperados de los mismos.	106
CAPITULO VI Consideraciones finales.	130
CAPITULO VII Conclusiones.. . . .	133
BIBLIOGRAFIA	136