

## Tarifas de los Ferrocarriles del Estado

POR

PEDRO BLANQUIER

(Conferencia dada el 30 de Noviembre de 1914)

Las tarifas que deben implantarse en un ferrocarril son el resultado exclusivo del estudio de ese ferrocarril, de sus características de construcción y de instalación, de la naturaleza de los artículos de transporte y de la importancia relativa de éstos, tanto en valor comercial como en cantidad, y por último de su situación comercial, es decir, del lugar que ocupa con respecto a otras empresas similares.

La administración de una empresa ferroviaria se refleja sin duda en las tarifas que tiene en vigencia y en las modificaciones que paulatinamente le hace sufrir, pero por desgracia no es la única causa que influye en la determinación de ellas. Como ya habíamos dicho, las características que la construcción le imprimió a un ferrocarril pesan de una manera enorme y casi inmutable en su explotación y es por este motivo que aquellos países que están dotados de fáciles condiciones geográficas o que han tenido la sabiduría de prever el desarrollo futuro de este medio de comunicación, gravando la construcción a costa de una fácil explotación, gozan y gozarán de fletes de transportes reducidos.

Generalmente se trata de fundar un juicio sobre la explotación de un ferrocarril, y en consecuencia sobre sus tarifas, por comparaciones con otros ferrocarriles y se cree de allí obtener conclusiones tan ciertas y absolutas como sencillas han sido los raciocinios empleados en obtenerlas. No conozco sin embargo trabajo más inútil ni conclusiones más desprovistas de base, y si bien no se puede dar una demostración matemática a estas afirmaciones, basta pensar que con igual facilidad que se puede, empleando este sistema de comparaciones, declarar la administración de un ferrocarril completamente inepta, se puede, por el mismo sistema, declararla un modelo en su género.

Si la comparación directa de una empresa con otra no conduce a establecer ninguna conclusión científica, el estudio de los fenómenos que se repiten constantemente en cada ferrocarril ha conducido al establecimiento de leyes que han pasado a ser principios en la industria de los ferrocarriles.

Pero, podría preguntarse: si ya la explotación de los Ferrocarriles está tan

estudiada que sus leyes han llegado a ser principios, nada sería más sencillo que aplicarlas, tal como se hace en cualquiera industria, e inmediatamente se llegaría al más alto grado de adelanto en los transportes, obteniéndose como recompensa las tarifas más reducidas.

En efecto, cualquier industria que se examine produce un artículo que se vende en el comercio y que sufre casi instantáneamente, tanto en calidad como en precio, las modificaciones que el más mínimo progreso en la elaboración de ese artículo haya aparecido en el mundo. Los ferrocarriles producen y venden un artículo llamado transporte y este artículo ha sido y será en todo tiempo el mismo, no agrega ni quita nada en las cualidades del objeto transportado y solo influye, en ciertos casos, en su precio.

Todo progreso en esta industria permanece más ignorado que en cualquiera otra, pues, como se ha dicho, lo que ella produce no es tangible y en consecuencia escapa a los sentidos, y esto explica también por qué todo el mundo cree entender en ferrocarriles y emite juicios y apreciaciones cuyo error no puede, por desgracia, manifestarse en la calidad del artículo producido.

Pero el grave inconveniente que caracteriza esta industria, cual es el no poder ver ni tocar el artículo que produce, ha hecho pensar, primero en las empresas guiadas por el solo interés particular y más tarde en las fiscales, que era en ellas, quizás si más que en ninguna otra, donde debía colocarse un personal con preparación especial para que pudiera descubrir y analizar las causas que pesan sobre el artículo producido y las modificaran de manera de reducir el costo de él, ya que no podían modificar profundamente su calidad, obteniéndose así una mayor utilidad para los dueños en la industria privada y la única justificación de buen gobierno en una empresa fiscal.

No es esta la sola desventaja de la industria ferroviaria respectoa las demás industrias. En efecto, cualesquiera de ellas produce su artículo en su fábrica, lo lanza al mercado y obtiene de allí las lecciones que harán aumentar su circulación. En otras palabras, basta que el jefe de la industria sea preparado para que ella marche. No pasa lo mismo en los ferrocarriles. ♦

El artículo producido, el transporte, no lo produce solo la empresa, necesita alguien que le dé la cosa por transportar. De aquí entónces que el producto de la industria ferroviaria se obtiene de la conjunción del empresario y del público i en consecuencia todo progreso debe ser el resultado de una modificación sufrida por ambos.

Ahora bien, la modificación necesaria para progresar es estudiada solo por una parte e invariablemente resistida por la otra. En efecto, la Empresa ferroviaria estudia sola las innovaciones necesarias para disminuir sus gastos, y en consecuencia rebajar más tarde sus tarifas, en tanto que el público se manifiesta hostil a toda innovación, resistiéndose a ver en ellas un nuevo paso hacia el abaratamiento de los fletes.

Esta es la razón por qué, el Director del Norte francés expresaba que, se ha-

bian necesitado 20 años para colocar esa empresa ferroviaria en un correcto pie de funcionamiento, pues se había necesitado todo ese tiempo para establecer una armonía perfecta entre el público y la Empresa, y permitir en consecuencia el establecimiento de tarifas que guiasen a los remitentes a efectuar sus expediciones en condiciones de obtener el mínimo en los gastos de transporte.

Aceptado que todo progreso en los transportes que se efectúan por Empresas que están al nivel de los adelantos presentes, solo puede provenir de una comunidad de intereses entre el empresario y el remitente, debe aceptarse que toda modificación en las tarifas, que no es otra cosa que el reflejo de esos intereses comunes, debe producirse lentamente sobre un plan de tarifas que data muchas veces desde el origen de la explotación de un ferrocarril.

Esta es la razón por qué muy raras veces se presenta el caso del rechazo de un plan completo de tarificación para ser reemplazado por otro que difiera esencialmente del anterior, y si alguna vez se observa este fenómeno debe ser justificado por consideraciones que no sean solas del resorte de la Empresa misma de transporte, sino que contemplen también los intereses de la colectividad.

La Empresa de los ferrocarriles del Estado modificó profundamente su plan de tarifas, y como se verá más adelante ello obedeció a razones que justificaban sobradamente ese proceder.

Las tarifas que rigieron hasta el 10 de Noviembre del presente año adolecían de defectos que comprometían tanto el interés de la Empresa como el del país, pues mantenían a aquélla en perpetua bancarrota y contribuían para éste a mantener una falsa situación económica que tarde o temprano tenía que derrumbarse.

Al modificar su sistema de tarificación, la Empresa no procedió con ánimo ligero, pues, conoce perfectamente la situación que se va a crear en el comercio y la industria y si resolvió modificarlo es porque consideró que había llegado ya el tiempo de dejar a un lado una tarificación que contenía errores intolerables en una industria que pretende vivir en nuestro siglo, que la tenía abatida y que fomentaba el empleo de capitales en industrias que perjudicaban a la mayoría de los ciudadanos.

♦

Si denotamos por  $q$  el número de unidades de tráfico transportados en el período de un año (toneladas-kilómetros y pasajeros-kilómetros) y por  $p$  el precio medio de costo del transporte para la Empresa, el gasto total de ella será:  $p q$ .

Este valor se descompone en dos sumandos principales: el uno independiente del transporte propiamente tal (interés y amortización de capitales, gastos de dirección superior y servicios anexos etc.) y que llamaremos  $a$  y el otro que depende del mayor o menor trabajo realizado por la Empresa en un año, o sea del transporte efectuado, y que denotaremos por  $f(q)$ . Con estos antecedentes se tiene:

$$(1) p q = a + f(q)$$

La  $f(q)$  varía con la naturaleza del artículo por transportar, principalmente con su valor, pues los riesgos en que incurre la Empresa al aceptar una expedición varían con relación al valor de ella. Pero si dejamos a un lado este aspecto de la cuestión, cuya importancia decrece a medida que la explotación de un ferrocarril se mejora, los otros factores que hacen variar el precio de costo de la unidad de tráfico no tienen una importancia que permita aceptar variaciones apreciables de él. Por este motivo podemos decir que  $f(q) = b \times q$ .  $b$  se llama precio de costo o más propiamente, precio de la tonelada en exceso.

La ecuación (1) queda entonces  $p q = a + b q$ . Esta ecuación representa, con ligeras modificaciones, la de una hipérbola equilátera que se encuentra representada en la Fig. 1.

En el eje OP se encuentran los valores de  $p$  en el OQ los de  $q$ .  $OO'$  es  $b$ .

Cada punto de esta curva da el precio medio de costo que para un tráfico dado le resulta a la Empresa de transporte. Así por ejemplo, si OA representa el tráfico habido en un cierto periodo, este tráfico ha originado a la Empresa un gasto total representado por el rectángulo OCBA y cada unidad de tráfico ha costado en término medio la suma OC que, por este motivo, se llama precio medio de costo.

Suponiendo que existiese una empresa que sólo tuviera un solo precio OC para todos sus transportes y que a este precio se presentasen remitentes en número suficiente para procurarle un tráfico igual a OA, esta empresa se encontraría en las condiciones de hacer una explotación de lo más sencilla que es posible imaginarse en este género de industria. Pero este caso no se presenta nunca, pues, la curva de la demanda, es decir, la curva que representa el tráfico que el público dá a la Empresa, según sean los precios que ésta fije, no toca nunca la hipérbola de la Fig. 1. Presenta generalmente la forma de la curva MNR. Cada punto de esta curva dá en ordenadas el número de unidades de tráfico que corresponden a un cierto precio medido sobre O P. Así por ejemplo, si suponemos como más arriba que la Empresa tuviese sólo el precio OC para sus servicios, el público sólo le habría dado un número CD de unidades de tráfico. En esta suposición la Empresa habría recibido la suma representada por el rectángulo OCDE y habría gastado una suma representada por el rectángulo OGFE.

La empresa de transporte sólo ofrecerá precios comprendidos entre los puntos  $O^1$  y R, es decir, superiores a  $OO^1$  e inferiores a OR, pues con precios inferiores a  $OO^1$  perdería su dinero y con precios superiores a OR no tendría tráfico. Si esa empresa fijase un solo precio para todos los transportes que efectuase, ese precio único estaría seguramente entre  $O^1$  y R, supongamos que fuese C. Ya habíamos visto más arriba que en este caso la empresa efectuaba su servicio a pura pérdida. Para cualquier punto situado entre  $O^1$  y R, y que represente el precio único que fije la empresa, se repite el caso C. Podemos, entonces, concluir que las Empresas ferroviarias no podrán jamás fijar un solo valor unitario como pago de los servicios que prestan. Es este fenómeno que caracteriza la diferencia entre

las empresas de transporte y las instituciones que existan en todos los países, y que, como los correos, por ejemplo, cobran la misma suma cualquiera que sea el servicio que desempeñen.

Pongámonos ahora en el extremo opuesto, es decir, supongamos que las empresas de transporte puedan cobrar por el servicio que presten uno cualquiera de los infinitos precios comprendidos entre  $OO^1$  y  $OR$ . Este caso se presentaría solamente si la Empresa fijara su cobro después de haber discutido con cada interesado el monto de él.

Por un precio  $OR$  el tráfico sería  $O$ , para un precio un poquito menor se crearía un tráfico pequeño, para un nuevo precio inferior al anterior se agregaría al tráfico adquirido ya, uno nuevo y así en seguida hasta que con el precio  $OO^1$  se agregaría al tráfico obtenido con los infinitos precios fijados entre  $OO^1$  y  $OR$ , un nuevo tráfico que daría en total al tráfico  $O^1 N$ .

Con este sistema, el tráfico que obtendría la Empresa sería  $O^1 N$  su gasto estaría, en consecuencia, representado por el rectángulo  $ON_4 N_2 N_1$ . La entrada de la Empresa estaría representada por la superficie  $ORN_3 NN_1$  y si esta superficie es superior a la del rectángulo  $ON_4 N_2 N_1$  la Empresa ha tenido éxito en su gestión.

Pero ninguno de los dos casos estudiados más arriba se presentan en la práctica, pues el caso de un precio único no tiene interés para la Empresa ni el público, y en cuanto al segundo, todas las legislaciones ferroviarias prohíben el acuerdo directo entre el interesado y la Empresa, imponiendo a esta última la obligación de respetar normas precisas que rigen todas sus relaciones con el público y a las cuales puede acogerse cualquier individuo. Estas normas contienen una serie de precios, aplicables a determinados transportes, y que no pueden ser modificados sin cumplir con formalidades legislativas más o menos largas. Supongamos (Fig. 2) que los precios fijados para una empresa dada fuesen  $OA$  para ciertos transportes,  $OC$  para otros y así en seguida hasta  $OL$ .

Veamos entonces lo que pasa con esta práctica. Fijado el precio  $OA$ , solo se transportarán  $AB$  unidades de tráfico y éstas se compondrán de ciertas unidades que habrían podido pagar los precios  $OA'$ ,  $OA''$ , etc. hasta  $OR$ . Todos aquellos remitentes que habrían podido pagar precios comprendidos entre  $OA$  y  $OR$  se beneficiarán del hecho que sólo se les cobre el precio  $OA$  y el beneficio de ellos estará medido por el triángulo  $ARB$ . El mismo raciocinio podríamos aplicar al precio  $OC$  y en este caso el beneficio del público sería medido por el triángulo  $C'BD$ . En resumen, el beneficio de la Empresa se medirá, para el tráfico total, por la superficie hachurada. El beneficio de ambos, o sea el total, se mide por la suma de las superficies anteriores y está representado por  $ORKUU_1$ .

Ahora bien, si el último precio es  $OL$ , este precio ha permitido que se agregue un tráfico  $L_1 K$  sobre el que ya se había adquirido con el precio  $OH$ , pero se ha impedido que se efectuara una serie de transportes que habrían podido efectuarse para precios comprendidos entre  $OO'$  y  $OL$ . Estos transportes habrían beneficiado al público y a la Empresa y la privación de ellos acarrea una pérdida

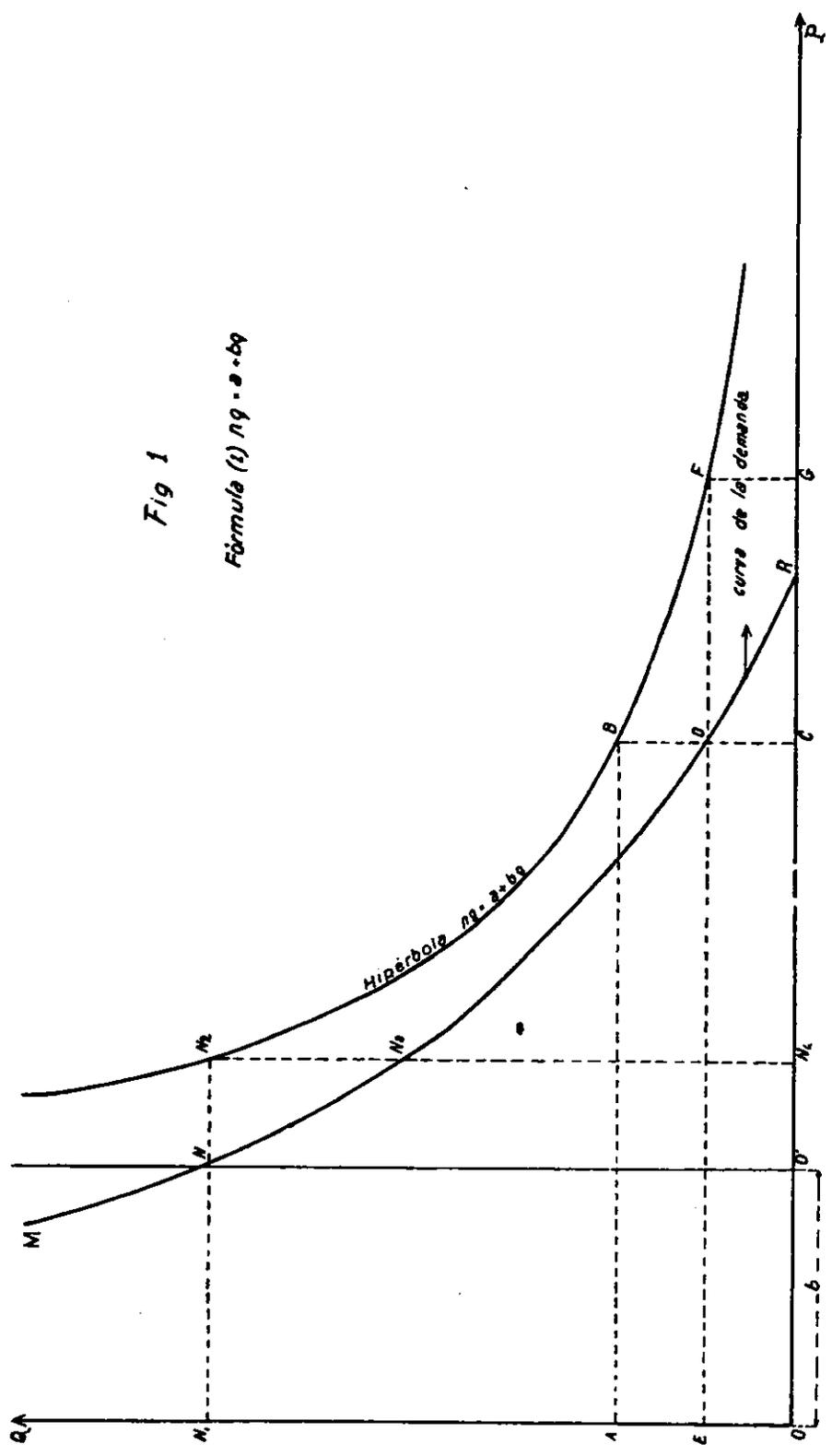


Fig 1

Fórmula (1)  $nq = a + bq$

netas a la colectividad, pérdida que está caracterizada por la superficie del triángulo NVK.

En otras palabras, si la Empresa hubiese fijado el precio  $OO^1$  como último precio para ciertos artículos, habría transportado un número NV de unidades a este precio, ella no habría ganado nada al efectuar este transporte, pues le cuesta tanto como lo que percibe, pero habría en cambio beneficiado al público de una nueva cantidad medida por la superficie NVK.

Supongamos, por último, que la Empresa, por un error en sus cálculos, hubiese fijado entre sus precios el  $OS_3$  inferior a su precio de costo  $OO_1$ . Veamos lo que habría sucedido. Inmediatamente fijado el precio  $OS_3$  se habrían presentado TS unidades solicitando ser transportadas por este precio y habrían pagado a la Empresa una suma representada por el rectángulo  $N'TSS_2$ , puesto que cada unidad paga el precio  $OS_3$  igual N'T. Como el precio de costo de la Empresa es  $OO^1$  ella habría gastado en transportar las TS unidades la suma representada por el rectángulo  $N^1 NS_1 S_2$ .

En resumen, la Empresa habría recibido la suma caracterizada por  $N'TSS_2$  y habría gastado la caracterizada por  $N^1 NS_1 S_2$ , es decir, habría perdido la suma dada por el rectángulo  $TNS_1 S$ .

Si la pérdida sufrida por la Empresa hubiese pasado íntegramente a poder de los remitentes, la colectividad nada habría sufrido, pues esta operación sólo habría significado el paso de una cierta cantidad de riquezas de una mano a otra. Por desgracia, no es esto lo que pasa. En efecto, recordando lo que ya habíamos dicho, fijado el precio  $OS_3$  el beneficio del público estaría medido por el triángulo TNS. Hemos visto que la pérdida de la Empresa era dada por el rectángulo  $TNS_1 S$ , en consecuencia, la colectividad pierde, sin *beneficio para nadie*, la suma caracterizada por el triángulo  $NS_1 S$ . Es este resultado que, propiamente hablando, es un desastre, el que se obtiene con la fijación de precios inferiores al precio de costo y al que conducen las quejas de los que, deseando sustraerse a la justa compensación de los gastos que sus transportes originan, no piensan en que, injustamente, echan la carga sobre los hombros de la colectividad.

Si aún penetramos un poco más a fondo en el análisis de este fenómeno, veremos, al recordar que los precios que fija una Empresa comprenden un número determinado de artículos, que si este precio  $OS_3$  hubiese de comprender también el número de unidades NV, ella habría percibido la suma dada por  $U_1 USS_2$  y habría gastado la representada por la superficie  $U_1 VS_1 S_2$ .

Si para caracterizar esta misma operación acudimos por un momento al análisis matemático y suponemos que la cantidad UV, que representa la rebaja hecha por la Empresa sobre su precio de costo, sea un infinitamente pequeño de primer orden la pérdida total de la Empresa, o sea el rectángulo  $UVS_1 S$  será también un infinitamente pequeño de primer orden. La riqueza creada con esta operación habíamos visto que era dada por el triángulo TNS. Ahora bien, dada la continuidad de la curva de la demanda, la cantidad TS es también un infinita-

mente pequeño del mismo orden que TN, es decir, estas dos cantidades son del primer orden. La superficie TNS o sea la riqueza creada al introducir un precio  $OS_3$  es, en consecuencia, un infinitamente pequeño de segundo orden. La superficie TNS es, por este motivo, despreciable comparada con la superficie  $UVS_1 S$ , o sea, en otras palabras, la riqueza creada, con la adopción de un precio inferior al precio de costo de una Empresa no representa absolutamente nada comparada con la pérdida que inflige a la Empresa.

En resúmen, y es a lo que quería llegar con estas disertaciones, el establecimiento en una Empresa ferroviaria de un precio, para ciertos transportes, inferior al precio de costo conduce, en primer lugar, a la destrucción de riquezas, es decir, se hace en la colectividad una operación que conduce a empobrecerla y en segundo lugar, la cantidad de riquezas creadas son infinitamente pequeñas comparadas con las pérdidas que representan a la Empresa.

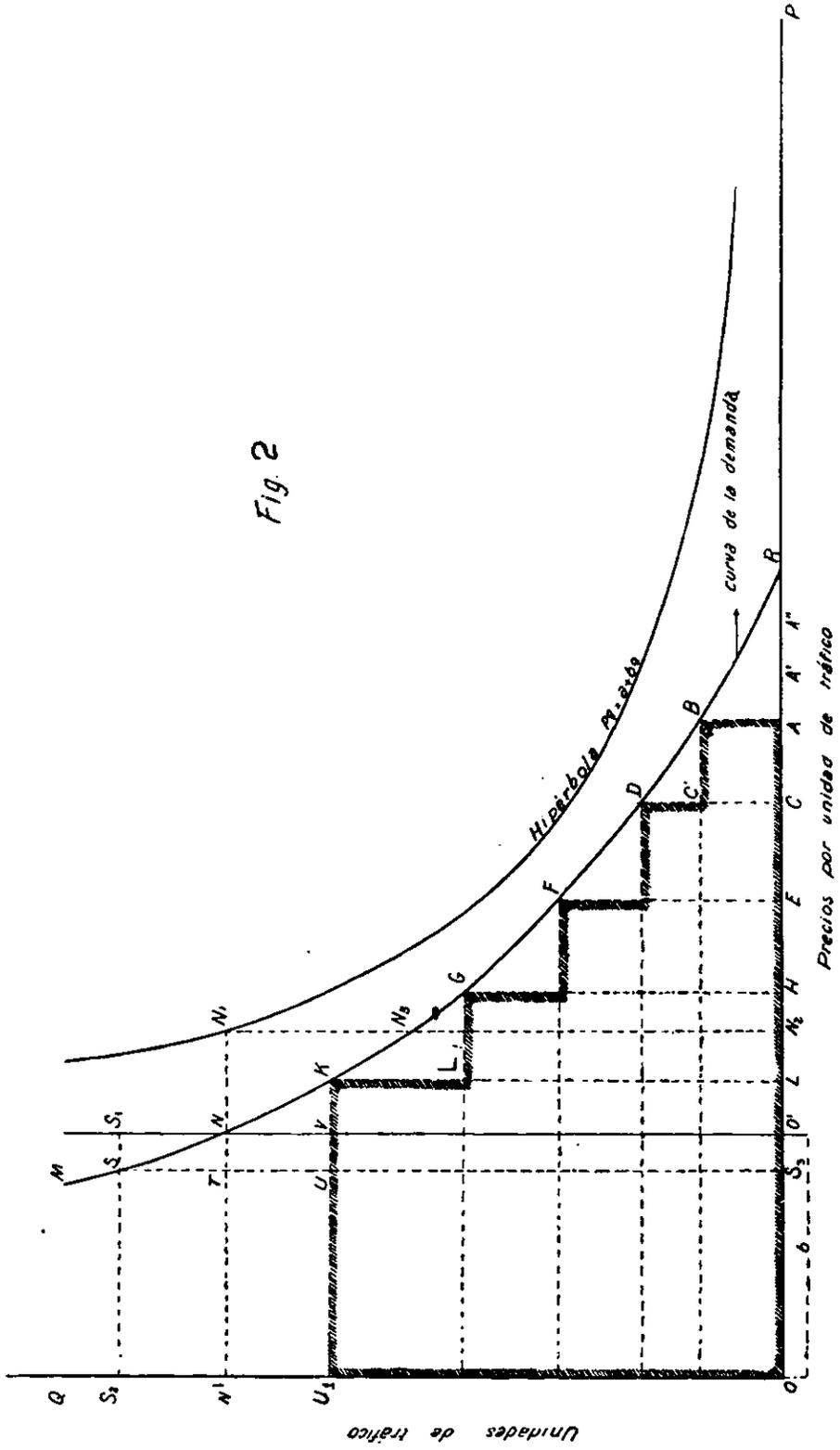
En consecuencia, no deben existir en la colectividad tarifas de transporte que consulten precios inferiores al precio de costo y si en alguna Empresa existieran, deberían ser eliminados en vista de los intereses generales del país. Es esta la razón por qué la Empresa modificó radicalmente su plan de tarifas, pues en él existían precios inferiores al precio de costo, y al dar este paso la Empresa procedió a ejecutar una obra de bienestar público por la cual deberíamos estarle reconocidos.

Es interesante conocer la situación que existió en la Empresa hasta el 10 de Noviembre próximo pasado, es decir, conocer tanto la curva de la demanda hasta esa fecha como los precios que la Empresa cobraba por sus servicios. La fig. 3 la da a conocer para los años 1907, 1911 y 1912 y contiene también la curva probable para 1915 con las nuevas tarifas. Todos los puntos situados a la izquierda de la recta AB pagaban fletes unitarios inferiores al gasto unitario directo de la Empresa.

Es posible que pudiese pensarse que todo el raciocinio anterior es perfectamente aplicable a una industria privada, pero que las industrias del Estado no deben adoptar en su gestión el mismo criterio que las privadas, pues estas no están sometidas, como lo están las fiscales, a tomar muy en consideración los *beneficios indirectos* que se producen con tarifas llamadas protectoras.

¡Qué funesta ha sido para nosotros y lo es aún el conjunto de palabras: «beneficios indirectos»! Con que satisfacción un hombre que cree entender en tarifas ferroviarias acude a estas dos palabras cuando quiere convencer a su auditorio que una operación de una torpeza incalificable para una industria cualquiera, ad quiere el poder de una panacea para el país que la aplica a sus industrias fiscales. Desgraciadamente consigue con este sonido, pues no es otra cosa la frase *beneficios indirectos*, convencer a sus oyentes que el estudio de las tarifas de un ferrocarril tiene su origen en conocimientos prácticos que sólo a algunos privilegiados les es dado adquirir. Debo declarar que jamás he comprendido lo que se entiende por *beneficios indirectos* y que jamás he encontrado en ninguna parte ni

Fig 2



ninguna persona que haya tratado siquiera de explicarla con otras expresiones que fuesen menos huecas que ella.

Esta frase ha sido inventada con el solo objeto de justificar la imposición que comunmente se hace a las industrias fiscales de prestar sus servicios a un precio inferior al que a ella le cueste. Ya hemos visto que estas prácticas sólo conducían a arruinar a la Empresa y al país que las adopte y si este es el resultado a que conduce la fijación de tarifas contrarias a la economía de una nación ¿por qué llamar beneficios indirectos a los desastres que así nos procuramos?

Ojalá que esta frase engañadora desaparezca de una vez por todas de boca de los hombres que nos gobiernan y si este resultado se consiguiera, habríamos hecho el primer paso hacia el mejoramiento de nuestros ferrocarriles.

---

Suprimido de las antiguas tarifas este error económico que beneficiaba a algunos a costa del resto de los ciudadanos y que, como ya se dijo, tenía por único resultado final empobrecer a la colectividad, quedaba aún que hacer desaparecer ciertos defectos que atañen más bien a la diferenciación propiamente tal en lo que respecta a la carga. Se entiende por esta expresión la ley de variación que siguen los fletes en función de las distancias.

Las antiguas curvas de fletes para la carga eran parábolas de eje vertical y tenían la forma que se indica en la fig. 3.

Analicemos un poco esta curva. Hasta la distancia de 1,000 km. ella es perfectamente continua, más allá vuelve a repetirse la parte comprendida entre 0 y 1,000 km. y presenta por este motivo una fuerte discontinuidad en el punto A. ¿A qué obedecía la quebradura que se observa en este punto? ¿Provenía acaso de que todo transporte que recorría más de 1,000 kilómetros originaba precisamente más allá de los primeros 1,000 kilómetros gastos completamente diferentes de los que originaba más acá de ellos? Nadie que haya viajado alguna vez podrá pensar en esta explicación ni por mucho ingenio que gaste en buscarla podrá encontrarla, porque no existe explicación posible. La razón de la quebradura se halla en otra parte, y está en que la antigua curva de fletes OA es una parábola cuyo eje es AB. Ahora bien, esta curva es hacia la derecha de AB idéntica a la parte AO, de manera que si ella hubiese sido prolongada más allá de los 1,000 kilómetros (línea de segmentos) habría dado fletes para recorridos de 1,100 o 1,200 kilómetros que habrían sido inferiores a los fletes a 1,000 kilómetros. En otras palabras, a un mayor recorrido habría correspondido un menor flete. Podrá observarse que desde el momento que los transportes a distancias superiores a 1,000 kilómetros son escasos, no tenía importancia la irregularidad que se presentaba para distancias superiores a 1,000 kilómetros. Doy por sentada esta razón, pero habrá que reconocer, a pesar de ella, que una curva de fletes que presente un contrasentido como el indicado no puede representar la variación de los gastos de

transporte y en consecuencia no puede representar tampoco los fletes que deben cobrarse.

Ante la imposibilidad de continuar aplicando los fletes que daba esta curva para distancias superiores a 1,000 kilómetros se resolvió repetirla desde A hacia adelante en la misma forma que de O hacia A, y esta solución se adoptó con el mismo fundamento que pudo haberse adoptado el trazado de cualquiera recta que pasara por A con cierta inclinación sobre la horizontal de dicho punto.

Pero no es ésta la única anomalía que la adopción de esta curva de fletes presenta. Todos los puntos de una parábola que están situados cerca de su vértice, que para la que se estudia es el punto A, tienen casi la misma distancia al eje OB, en consecuencia todos los fletes que corresponden a distancias inferiores en este caso y próximos a 1,000 kilómetros, pagan la misma suma o sumas prácticamente iguales.

En efecto, revisando los fletes que estas curvas daban para distancias comprendidas entre 700 y 1,000 kilómetros, se encuentra:

Para 700 kilómetros de	91	ctvs. por quintal			
» 800	»	» 96	»	»	»
» 900	»	» 99	»	»	»
» 930	»	» 100	»	»	»
» 1000	»	» 100	»	»	»

De manera que un quintal de carga recorría 300 kilómetros, de 700 a 1,000 y solo pagaba 9 centavos, y aun más recorría 70 kilómetros, de 930 a 1,000 y no pagaba nada. Como se comprenderá, este acarreo originaba a la Empresa gastos que quedaban sin compensación y que contribuían en consecuencia a su ruina, sin producir por esto algún beneficio apreciable al interesado, pues la economía de 1 o 2 centavos que para él representaba, no influía para esa masa y valor de carga, en una cantidad digna siquiera de mencionarse. En cambio, para la Empresa que se dedica exclusivamente a efectuar estos transportes, representaba una pérdida constante, que a la larga tenía que afectar sus intereses. En resumen, la Empresa había descubierto la manera de perder plata sin beneficiar a nadie.

Continuando en el análisis de esta curva se observa que para recorridos próximos a O y para distancias que varían entre 5 y 300 kilómetros los fletes varían casi proporcionalmente a las distancias, es decir, que para un recorrido doble o triple de un recorrido dado, el flete es doble o triple del correspondiente al recorrido tomado como punto de comparación. Ahora bien, el recorrido medio del 70% de la carga que transporta la Empresa está comprendido entre 5 y 300 kilómetros, y en consecuencia, para esos transportes los fletes varían proporcionalmente a las distancias. En otras palabras, la tarifa no era diferencial sino para distancias superiores a 300 kilómetros, para distancias menores era prácticamente lineal.

Por último, la parábola de los fletes pasaba por O, y si bien consultaba una

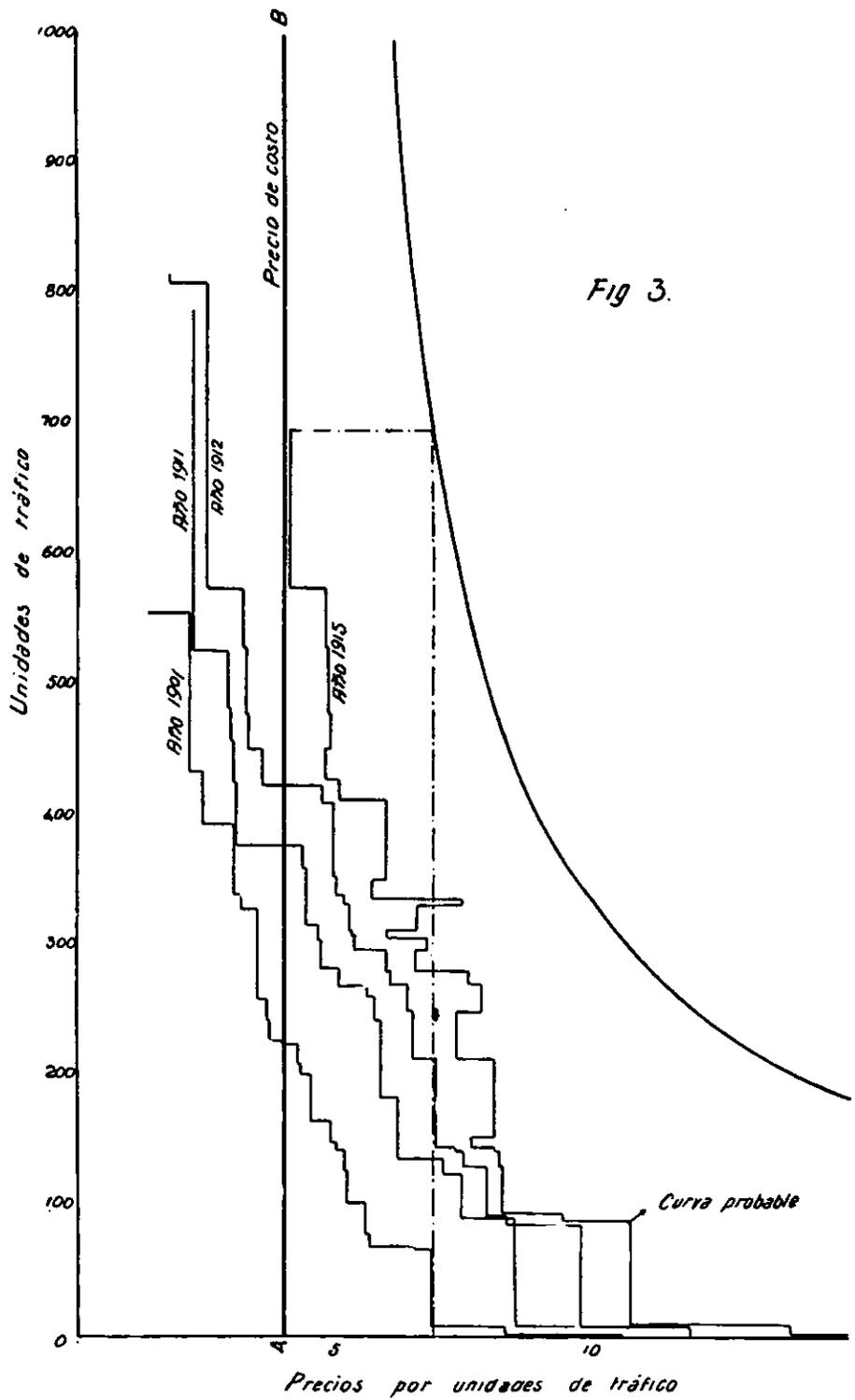


Fig 3.

percepción mínima, ella no consultaba ningún cobro por las operaciones preparatorias que todo transporte de carga origina. En efecto, toda expedición requiere que los vagones sean trasladados de un lugar a otro de la estación para recoger la carga en los distintos puntos en que se halla depositada y una vez cargados deben movilizarse nuevamente para formar el tren que la conducirá. Estas operaciones, que para el tráfico de pasajeros no tiene importancia, y que justifican el paso por O de las curvas de fletes de pasajeros, tienen para la carga una gran importancia, pues exigen instalaciones costosas, dotación de material especial y personal numeroso.

Estas fueron las razones que indujeron al rechazo de las antiguas curvas de fletes que, como se ha visto, no consultaban los intereses de la Empresa ni se ajustaban por otra parte a los principios teóricos sobre los cuales se fundan las tarifas diferenciales.

Voy a relatar ahora someramente los antecedentes que justifican la forma de la curva adoptada para los transportes de carga. (Curva nueva). Habíamos dicho más arriba que antes que una expedición empezara a recorrer el primer kilómetro en el sentido de su destino había originado ya ciertos gastos a la Empresa de transporte, y que éstos provenían de las operaciones preparatorias, de la distribución de carros y de armadura de trenes. En consecuencia, la curva de los fletes de carga debe consultar una cierta suma que cubra los gastos de éstas operaciones preliminares, suma que grava a toda expedición, cualquiera que sea el recorrido que efectúa en la Empresa que las transporta, y que en la fig. 4 está representada por la recta OC.

R. suelto este primer punto veamos ahora como vamos a trazar las curvas de fletes. Habíamos visto también hace un momento que el 70 % de los transportes que efectúa la Empresa se hacen entre 5 y 300 km. Es entonces entre estas distancias que los transportes de carga deben producir la casi totalidad de las entradas que por este ramo necesita la Empresa.

Ahora bien, si la Empresa conoce cual es el precio de costo de la unidad que produce, es decir, si conoce el valor de  $\bar{b}$  de la fórmula 1, sabrá cuál es el flete que deberá cobrar a 300 km. si solo quiere pagarse de sus gastos directos de transportes. Le bastará para esto multiplicar  $\bar{b}$  por 300 y obtendrá ese flete. Pero acabamos de decir que es de los recorridos entre 5 y 300 km. de donde la Empresa debe obtener el 70 % de sus entradas, en consecuencia, jamás fijará para esta última distancia un flete que solo le pague sus gastos directos sino que cobrará además un cierto exceso para que contribuya a cubrir sus gastos indirectos, es decir, sus gastos independientes del transporte propiamente tal.

Si considera ahora la conveniencia que existe para ella de traer de distancias superiores a 300 km. hasta esta distancia el mayor número de unidades de tráfico, desde el momento que al recorrer estos últimos 300 km. le van a pagar sus gastos directos más los indirectos, es evidente que ofrecerá fletes para distancias superiores a 300 km., que le costean casi unicamente los gastos efectivos en que incurra para movilizar esta unidad. Ahora bien, estos gastos que podríamos

llamar efectivos, tienen un mínimo, en consecuencia, más allá de los primeros 300 km. la Empresa no cobrará por unidad de tráfico una cantidad inferior a esta suma y como esta es constante para cada kilómetro que se recorre, el monto de la percepción variará proporcionalmente al número de kilómetros recorridos, es decir, más allá de los 300 primeros km. la curva de los fletes *puede* ser una línea recta.

Entre C y D la Empresa cobrará más que el gasto directo pues es en estos recorridos donde puede obtener las sumas necesarias para cubrir todos sus gastos y es también en estas distancias, y esto es lo más importante, donde los transportes pueden pagar más.

Estas son a grandes rasgos las razones que justifican la nueva forma de las curvas de fletes, forma que por otra parte concuerda con aquella a que se llega por el análisis matemático.

Como se vé en la fig. 4, la antigua curva de los fletes difiere esencialmente de la vigente, pues mientras aquella presenta su parte casi recta en las proximidades del punto O, esta presenta cerca de este punto su parte más cóncava y vice versa la parte cóncava de la antigua curva corresponde a la parte recta de la nueva.

Es este cambio en las curvas de fletes que explicaría, si no estuviesen las nuevas curvas recargadas con el 20 % de prima de oro, porqué habría fletes nuevos inferiores a los antiguos, resultado que parece contradictorio con la idea que se ha tenido que los fletes iban a elevarse.

Con la exposición anterior creo haber dejado establecido el fundamento de las razones económicas y comerciales que justifican la medida tomada por la Empresa en orden a modificar sustancialmente su plan de tarifas.

Reconozco que estas modificaciones traerán perturbaciones graves en industrias y negocios establecidos, pero hay que reconocer también que aquellos que se verán más afectados con estas medidas son precisamente los mismos que se beneficiaban de una situación, que si bien incrementaba sus intereses, este incremento lo obtenían a costa de una destrucción de riquezas y de un empobrecimiento general de la nación.

No pretendo al decir esto, culpar a los industriales que se beneficiaban de esta situación, reconozco al contrario que han sido víctimas de un régimen falso, que estaba forzosamente destinado a desaparecer y a la formación del cual probablemente no contribuyeron.

Digno de mayor interés es el estudio de las medidas que deben adoptarse para modificar el rumbo de las industrias afectadas por esta nueva situación, que como lo hemos demostrado, es la que consulta los intereses generales del país. Pero no es a la Empresa de los Ferrocarriles a la cual deben dirigirse en demanda de auxilios, pues esta es tan industria como cualquiera otra, y por la misma razón que un agricultor no vende sus trigos por un precio inferior al que le cuesta producirlos, la Empresa no puede vender sus transportes por un precio inferior al de costo.

FLETES

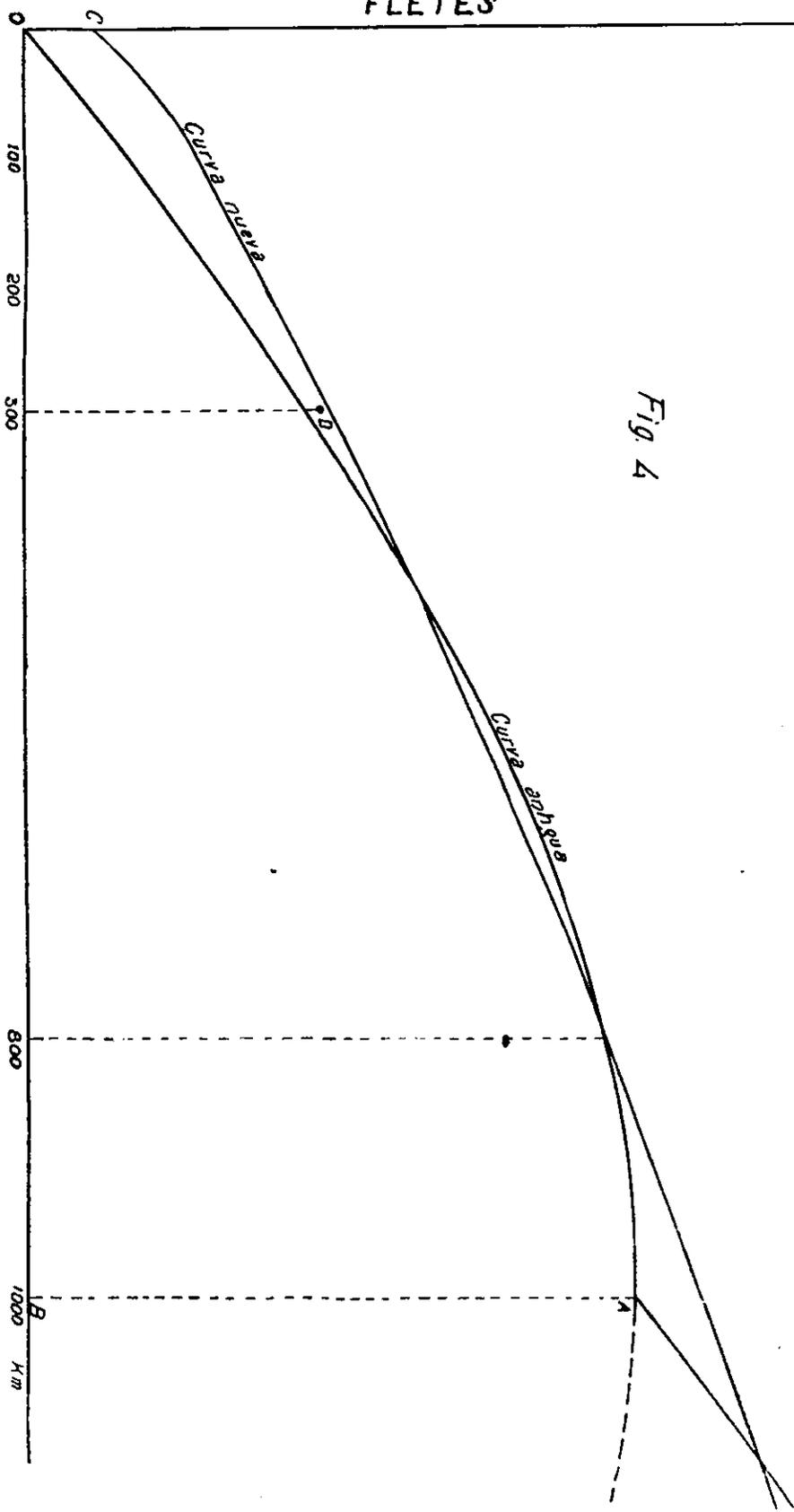


Fig. 4