

LAS TARIFAS FERROVIARIAS Y LA COTIZACIÓN MONETARIA

Para poder entrar al análisis matemático y obtener conclusiones sobre la influencia actual de la cotización del oro en nuestras tarifas ferroviarias debo hacer una serie de consideraciones de orden general que nos pongan en condiciones de interpretar aquellos cálculos debidamente, ya que no es posible prescindir de algunas fórmulas para fijar valores. Cuando la economía del país se encuentra afectada por crisis, una de las primeras revisiones que el público en general señala como urgente hacerlo es en las tarifas ferroviarias. En la actualidad es interesante todo estudio que tienda a cooperar en la fijación de las tarifas “justas y razonables” de que nos habla nuestra Ley de Ferrocarriles.

TARIFAS. —

Las empresas de ferrocarriles que son compañías comerciales de transporte cobran una suma de dinero por cada Ton. Km. que es la tarifa, y proporcional a la distancia recorrida que es el flete. De modo que flete F . es una función de x la distancia, y de la tarifa f .:

$$F. = f. x.$$

Sin tener en cuenta las ganancias, gastos de conservación, etc. de un ferrocarril la tarifa mínima que podría cobrar por Ton. Km. de un artículo sería el costo neto del transporte. Tratándose de artículos diversos y de gastos de explotación variables el problema se hace complejo y exige un estudio especial en cada caso. De ahí que existan los clasificadores para dar la tarifa para cada artículo y en determinadas condiciones de carga.

Cuando tenemos un cereal, por ejemplo, del cual conocemos el precio de producción en la chacra y sabemos el precio en el mercado consumidor o en el puerto de exportación, la diferencia entre

esos dos precios es el máximo que puede gastarse en transportes: en carro o camión de la chacra a la estación y en ferrocarril desde la estación de embarque hasta destino. Es lo que se llama coeficiente de transporte, y mientras mayor sea esa diferencia de precio mayor será la distancia desde la cual puede ser traída aprovechando las tarifas diferenciales.

Llamando p precio de costo incluido ganancias, etc. y la distancia a recorrer en carro por tarifa fe ; x la distancia a recorrer en ferrocarril con tarifa f y P el precio de venta, el gráfico y la fórmula son los siguientes:

$$P = p + y fe + f \cdot x \quad f = \frac{P - p - y fe}{x}$$

Si por la desvalorización monetaria no sufre modificación el costo de producción y en cambio hay disminución en el precio de venta, es evidente que la diferencia que había para fletes disminuye con perjuicio del ferrocarril o el productor.

El proceso normal sería que el precio de venta fuera una consecuencia de sumar los precios de producción más los del transporte (incluida ganancias, etc.). Pero se produce el desequilibrio y la confusión cuando el precio de venta se lo fija desde el extranjero, y es menester ir retrocediendo con los gastos hasta decirle al productor lo que le queda para él aunque sea una suma inferior a lo que le cuesta. El dilema es entonces, dentro de ciertos límites, disminuir el costo de producción y abaratar los transportes.

No hay que olvidar que la tarifa es también una consecuencia del valor del artículo que se transporta, de su densidad, etc. y como en nuestro país los artículos principales, cereales y ganadería, son para la exportación, sus precios oscilan con la cotización monetaria y por consiguiente en la fijación de tarifas que por otra parte no pueden oscilar diariamente en sus precios como sucede con la cotización del oro.

El precio del cereal cargado en la estación, restado del precio de venta sería el máximo que puede invertirse en flete ferroviario. Si el precio de venta baja enormemente hasta afectar el precio de producción tenemos que para que no hubiera pérdidas se hace indispensable la rebaja de las tarifas planteándose así el problema in-

tegral, cuyo límite de rebaja para la empresa sería hasta el precio exacto de costo sin ganancia alguna; pero, como no es posible pretender que capitales extranjeros se faciliten gratuitamente, máxime cuando la Nación les acepta ganar hasta el 6,8 % de interés, se vuelve a plantear una vez más el estudio de las tarifas ferroviarias con intervención del Estado para justificarlas o modificarlas.

La tarifa es entonces el eje o pequeño ladrillo del gran edificio económico que significa una empresa de ferrocarril. Está fijada después de un prolijo análisis hecho artículo por artículo, y sin embargo sufren la influencia de una serie de factores, originados algunos en razones internas de administración, en los intereses del público, en la economía nacional y aún por motivos extranjeros. En las tarifas influyen los salarios y sueldos; el aumento y disminución del tráfico de carga y pasajeros; la importación y exportación aduanera; las sumas invertidas en conservación; las mejoras en la explotación. . . . y también influye la cotización del oro con respecto a nuestra moneda.

LAS TARIFAS BASICAS. —

Principiaré por recordar que nuestras tarifas básicas o sea el precio por Ton. Km. y pasajero Km. están *fijadas a oro* y por consiguiente la influencia de la cotización monetaria al tenerlas que poner en los clasificadores en \$ $\frac{m}{n}$, que se convierte a un precio fijo y se tiene en cuenta la escala de premios.

Cuando una empresa quiere poner en vigencia una nueva tarifa o desea modificar una existente tiene la obligación según la Ley 2873 de elevarla a la Dirección Gral. de FF. CC. para su aprobación y después de de aceptada y 30 días de publicación recién se puede aplicar. Como las tarifas propuestas son a oro, según decreto del 13 de Agosto de 1902 tienen las empresas la obligación de acompañar el cuadro con los premios a oro que aplicarán a las tarifas según las cotizaciones variando de 10 en 10 puntos, con cuya escala se convertirán en \$ $\frac{m}{n}$.

La Ley de Conversión 3871 de 1899 fijó el valor de 0.44 \$ o.s. para el peso papel curso legal, y al peso oro le dió el equivalente de 2,27 \$ $\frac{m}{n}$. Los FF. CC. lo adoptaron por Decreto de Noviembre de 1902 que es la base actual para la conversión de tarifas.

Siendo de las monedas extranjeras las que más influyen en nuestra economía, el dólar y la libra esterlina, especialmente esta última en los FF. CC., daré los siguiente valores cotizados el día 9 de Noviembre ppdo.:

1 £ a la par = 5,04 \$ o.s. 1 £ cotizada ese día a 14,78 \$ c/l.

1 " " " " = 11,454 \$ c/l.

1 Dollar a la par = 1,036 \$ o.s. 1 d. cotiz. ese día = 1,71 \$ o.s.

1 " " " " = 2,35 \$ c/l. 1 " " " " = 3,89 \$ c/l.

Para apreciar la influencia de la desvalorización de nuestra moneda en la conversión de una tarifa, tomaré el valor de nuestro \$ $\frac{m}{n}$ el día 5 de Noviembre ppdo. y veo lo siguiente:

1 \$ $\frac{m}{n}$ "debe" valer 0,44 \$ o.s.

1 " " ese día valía 0,2542 \$ o.s.

Diferencia en menos 0,1858 \$ o.s.

Esa diferencia de 0,1858 \$ o.s. que es la desvalorización, equivalen al 42,23 % de depreciación. Habría que elevar la tarifa para mantener la equivalencia a oro. Un ejemplo:

Si con el oro a la par una tarifa básica es de 0,022 \$ o.s. por Ton. Km., su valor en \$ $\frac{m}{n}$ según la cotización anterior, sería:

0,022 \$ o.s. \div 0,44 = 0,05 \$ c/l. a la par.

0,022 \$ o.s. \div 0,25 = 0,088 \$ c/l. al día.

Considerando tarifa kilométrica, prescindiendo de la cuota terminal, y calculando el transporte a 100 Km., el flete del transporte de una Ton. en lugar de ser 5 \$ $\frac{m}{n}$ se habría elevado a 8,80 \$ $\frac{m}{n}$.

COEFICIENTE DE CONVERSION. —

Las tarifas terminales adoptadas en nuestro país son siempre aceptadas en base a oro. La conversión no es directa de \$ o. á \$ $\frac{m}{n}$ sino afectada de un coeficiente obtenido en función del premio del oro. Por ejemplo una tarifa con cuota terminal de 3 \$ o.s. y después 5 etvs. oro por Ton. Km.:

3 \$ o.s. + 0,050 \$ o.s. por Ton. Km.

Para un transporte a 100 Km., tendría:

$$3,00 + (100 \times 0,05) = 3,00 + 5,00 = 8,00 \text{ \$ o.s.}$$

Consultando la escala de los coeficientes que rigen a esta tarifa y suponiendo que fuera el 30 % del premio del oro, aquel sería:

$$1 + 30 \% (2,27 - 1) = 1 + 0,381 = 1,381.$$

Entonces el verdadero costo de aquel flete sería multiplicado por este coeficiente que acabamos de obtener:

$$8 \times 1,381 = 11,048 \text{ \$ } \frac{m}{n} \text{ con el oro a la par } 2,27.$$

Existiendo una desvalorización de nuestra moneda con el aumento consiguiente del premio en oro y tomando una baja extrema que ha llegado a $\$ \frac{m}{n}$, 4,27 el flete real que debía cobrarse sería el producto de los 8 $\$ \text{ o.s.}$ multiplicado por el siguiente coeficiente:

$$1 + 30 \% (4,27 - 1) = 1 + (30 \% \times 3,27) = 1 + 0,98 = 1,98.$$

A la par, el coeficiente era 1,381 y ahora es 1,98.

El flete con este coeficiente sería: $8 \times 1,981 = 15,848 \text{ \$ } \frac{m}{n}$ en lugar de $\$ 11,048$ que teníamos antes, siendo por tanto notable la variación del flete con la cotización del oro.

En estos días hemos visto que los diarios anuncian que se hacen gestiones para que en todas las estaciones de ferrocarriles del país se publiquen los últimos precios cotizados para los cereales como una defensa de los agricultores. Esto se debe completar con la obligación que tienen las empresas de publicar también en todas sus estaciones y un día a la semana la cotización del oro en la Bolsa de la Capital Federal, pues además las empresas al comunicar esta cotización a la Dirección Gral. de FF. CC. deben acompañar la nueva escala de premios que correspondan a estos valores, no pudiendo ponerlos en vigencia sin seguir todos los trámites inherentes a "tarifa nueva".

Con las actuales enormes fluctuaciones no es posible fijar premios de tarifas porque habría que modificarlas constantemente y en forma notable. La libra esterlina costó en Octubre hasta 17,27 $\$ \frac{m}{n}$; el 9 de Noviembre ppdo. se cotizó a la vista a 14,78 $\$ \frac{m}{n}$ y ahora estaba a 13,84 $\$ \frac{m}{n}$. Prueba de ello es que las casas de cambio com-

praban a 12,40 \$ $\frac{m}{n}$ y ofrecían a 14,20 \$ $\frac{m}{n}$ con un gran margen de garantía.

FLETE EN ORO Y EN PESOS CURSO LEGAL. —

Supongo una cotización conocida x .

El premio del oro con cotización a la par con el coeficiente del 30 % adoptado sería:

$$1 + 0,30 (2,27 - 1)$$

El premio del oro con una cotización x es:

$$1 + 0,30 (x - 1).$$

Si a la relación del premio del oro con una cotización x dividida por el premio del oro con la cotización a la par, lo multiplico por el flete en oro, obtendré el flete en \$ $\frac{m}{n}$. Es decir:

$$\text{flete en oro por la relación } \frac{\text{premio del o. s. con cot. } x}{\text{premio del oro a la par}} = \text{flete } \$ \frac{m}{n}.$$

Reemplazando valores tengo:

$$\frac{1 + 0,30 (x - 1)}{1 + 0,30 (2,27 - 1)} fo = fx = (0,51 + 0,217 x) fo$$

Haciendo variar la cotización x en distintos valores y aplicando la fórmula establecida, tendría:

$$\begin{array}{ll} x = 1,00 & fx = fo (0,51 + 0,217) = fo \times 0,717 \\ x = 2,27 & fx = fo (0,51 + 0,49) = fo \times 1,00 \\ x = 4,00 & fx = fo (0,51 + 0,868) = fo \times 1,378 \end{array}$$

Aquí vemos en forma evidente los coeficientes que afectan al flete en oro, según la cotización monetaria, para obtener el flete en \$ $\frac{m}{n}$.

MATERIALES DEL EXTRANJERO. —

Un renglón importante para un ferrocarril es la compra de materiales en el extranjero, destinados tanto para las construcciones, conservación y en general para toda la explotación. Sabemos que por el Art. 8 de la Ley 5315 todos esos materiales o artículos, que

son desde el papel hasta las locomotoras, son libres de derechos de aduana hasta el año 1947, entregando las empresas en compensación el 3 % del producto líquido de sus líneas.

El importe de esos materiales que una vez introducidos van a formar parte de los gastos de explotación o de la cuenta capital están afectados por el cambio de la moneda. Ya el Art. 12 del Decreto Reglamentario del 30 de Abril de 1908 aclaró que esos materiales se valorizarán "al cambio del día en que se extienda la factura", más los gastos hechos en el país al cambio del día de los pagos.

Los FF. CC. del Estado que sólo debieran adquirir en el exterior lo que aquí no sea posible y que por el Art. 13 de la Ley de su creación 6757 también goza de franquicia aduanera, venía haciendo sus licitaciones en moneda extranjera hasta que por resolución del 31/12/1920 se dispuso que las cotizaciones se hicieran en \$ $\frac{m}{n}$.

CAPITAL FERROVIARIO. —

Al capital fijo, "reconocido" a una empresa, se le dará mayor beneficio o rendimiento disminuyendo los gastos de explotación o aumentando las entradas brutas. La Ley Mitre 5315 en su Art. 9 establece que las tarifas de pasajeros y de carga serán intervenidas por el P. E. "cuando el promedio del producto bruto de la línea en tres años seguidos exceda del 17 % del capital, en acciones y obligaciones, reconocido por el P. E. y siempre que los gastos no excedan del 60 % de las entradas"..... Entonces el 40 % restante vienen a significar el 6,8 % de interés que es el máximo que les acuerda la ley a los FF. CC. como interés a sus capitales, sosteniendo las empresas que no se pueden intervenir sus tarifas mientras no sea sobrepasado en tres años consecutivos ese interés.

Cuando el capital ferroviario reconocido por el Estado a una empresa en acciones ordinarias, acciones preferidas, debentures y bonos es en moneda extranjera a oro o en \$ o.s. argentino y los dividendos a los poseedores de estos títulos son liquidados a oro como sucede actualmente, y las entradas de la explotación del negocio son en \$ $\frac{m}{n}$ desvalorizados, quiere decir que a igualdad de entradas brutas en \$ $\frac{m}{n}$ significará un quebranto en el dividendo

de las acciones, lo que se agrava si a la desvalorización se agrega una disminución de las entradas. Una consecuencia es la disminución del dividendo, la baja del título y la restricción del capital extranjero en nuevas inversiones. Una de las tantas soluciones para el ferrocarril sería: Aumento de tarifas en determinados renglones; aumento del tráfico; disminución de gastos de explotación, etc. . . . siendo necesario hacer para cada una de ellas un estudio especial.

Si un ferrocarril obtiene un dividendo del 6 % por ejemplo (a oro convertido a la par) sobre el capital reconocido, y este capital está formado en un 50 % por acciones ordinarias y el otro 50 % por debentures a un interés fijo del 4 %, esta diferencia de 2 % a favor del ferrocarril entre el interés del capital total y el que se paga a los debentures nos significa un aumento del 1 % en el interés de las acciones (por ser el 50 % del total) de modo que vendrían a ganar las acciones el 7 %.

Si en lugar de estar el oro a la par tuviera un premio sobre nuestra moneda, que significara el 2 %, tendríamos en definitiva un interés del 9 % sobre cada acción.

En el caso desfavorable para la moneda, ese 2 % habría que restarlo, y en lugar de un 9 % tendríamos sólo un 5 % con gran diferencia debida a la cotización monetaria.

Si sucediera el caso que el interés del capital total fuera el 2 %, como los debentures que son el 50 % ganan interés fijo del 4 %, quiere decir que las acciones cobrarían sólo el 1 %. Si la conversión es desfavorable con un quebranto del 2 %, por ejemplo, la pérdida sería del 1 %.

GASTOS DE EXPLOTACION. —

Los gastos de explotación de un ferrocarril se hacen una parte en \$ $\frac{m}{n}$ como ser los sueldos, etc., y otros en oro, como ser materiales, etc., de modo que según sea el monto de cada uno de estos dos grandes renglones y su proporcionalidad es la influencia que la cotización del oro puede tener en los gastos totales de la explotación.

Por otra parte los gastos de explotación no son permanentes: unos son fijos y otros variables. Los primeros son los gastos "indirectos" que son constantes como ser los gastos de Dirección, Trá-

fico, Conservación, Interés del capital, etc., y que por lo general absorben del 60 al 70 % de los gastos totales; los segundos son los gastos “directos” o variables, que son función del coeficiente de carga de la característica de la línea en su trazado y que se resumen en las dos grandes reparticiones de un ferrocarril: Tracción y Movimiento.

Además de los gastos de explotación en el país, los ferrocarriles tienen en el extranjero un Directorio y personal a los que deben pagarles haciendo conversión a oro, con lo que, si la moneda está desvalorizada sufre un recargo proporcional. Un Director por ejemplo que tuviera unos honorarios de 1.000 libras anuales, con el peso a la par importaría 11,450 \$ $\frac{m}{n}$, que con la libra 14,20 \$ $\frac{m}{n}$ sería 14,200 \$ $\frac{m}{n}$. Es por tanto otro renglón que en el ferrocarril se afecta por la diferencia del cambio, aunque éste es un gasto que el Estado no lo toma en cuenta.

Las estadísticas de nuestros ferrocarriles en su faz económica, gastos de explotación y comercial, se lleva por las empresas y por la Dirección Gral. de FF. CC. en \$ o., cuyo estudio porlijo no puedo aquí hacer pero daré algunos números sólo como ilustración. Tomando algunas cifras de la última estadística publicada en 1926, tengo como gastos totales de explotación:

Trocha angosta	=	39,444.648	\$ oro.
" media	=	6,691.720	" "
" ancha	=	104,546.324	" "
<hr/>			
<i>Total . . .</i>		150,682.692	\$ oro

Los gastos de explotación calculados por Ton. de carga útil transportada, fueron:

Trocha angosta	=	3,95	\$ oro.
" media	=	2,93	" "
" ancha	=	3,08	" "
<hr/>			
Término medio		3,32	\$ oro.

El producto de la explotación obtenido por pasajero Km. y por Ton. Km. en ctvs. oro según la trocha, es el siguiente:

	PASAJERO Km. ctvs./o.	Ton. Km. CARGA ctvs./o.	
Trocha angosta	1,95	1,40	
" media	1,87	1,53	
" ancha	1,39	1,71	
Término medio	1,47	1,62	

Ahora vamos a ver las variaciones que sufre el costo por pasajero Km. y Ton. Km. con las variaciones de la cotización monetaria. Si hago un cuadro con los datos del costo en oro sacados de una estadística cualquiera de ferrocarriles y lo convierto a ese valor en \$ $\frac{m}{n}$ con oro a la par 2,27 y a otros valores mayores, tengo el siguiente cuadro:

	ctvs./oro	\$ $\frac{m}{n}$. oro a 2,27	a 3.00	a 4.00
Pasajero	1,47 (x)	3,3369 ctvs.	4,41	5,88
Carga	1,62 (x)	3,6774 "	4,86	6,48

Vemos que el pasajero costó 1,47 ctvs. oro = 3,33 $\frac{m}{n}$ que sube a 4,41 y \$ 5,88 ctvs. La Ton. Km. costó 1,62 ctvs. o. = 3,67 ctvs. $\frac{m}{n}$, llegando a 4,86 y 6,48 ctvs.

GASTO EN ORO Y EN PESOS CURSO LEGAL. —

Para obtener directamente el gasto en \$ $\frac{m}{n}$ hay que sumar al gasto en \$ o.s. el valor que resulte de multiplicar ese gasto en oro por el coeficiente de reducción y por el premio del oro a determinada cotización.

(x) En los valores de la primera columna se hace la salvedad que no se ha tenido en cuenta el quebranto que hubo al convertir \$ $\frac{m}{n}$ a oro

La fórmula sería:

$$g_0 + g_0 \cdot p \cdot c = g \cdot \$ \frac{m}{n}; \quad g_0 (1 + p c) = g \cdot \$ \frac{m}{n}$$

Y el coeficiente de reducción se obtendría:

$$c = \left(\frac{g \cdot \$}{g_0} - 1 \right) \frac{1}{p}$$

Si fijamos o tomamos el gasto por unidad en un renglón determinado (ya sea combustible, conservación por km., etc.) en 2.000 \$ $\frac{m}{n}$ más 1.000 \$ o.s. los valores de ese gasto total en moneda nacional c/l. variarían con la cotización en la proporción de los resultados siguientes:

2.000 + 1.000 = 3.000 considerando sin premio alguno el oro sobre el \$ c/l.

2.000 + 2 × 1.000 = 4.000 con premio 1

2.000 + 3 × 1.000 = 5.000 " " 2

2.000 + 4 × 1.000 = 6.000 " " 3

El valor de 3.000 que costaría con el oro sin premio, se duplicaría con premio 3.

COEFICIENTE DE REDUCCION. —

Con los datos obtenidos anteriormente los coeficientes de reducción que correspondería adoptar según el premio del oro aplicando la fórmula ya deducida, me dan los siguientes valores por los cuales veo que para 100 puntos en la desvalorización del oro correspondería un aumento del 33 % en el valor de la tarifa básica:

$$c = \left(\frac{4000}{3000} - 1 \right) \frac{1}{1} = \left(\frac{4}{3} - 1 \right) = 0.33 \quad \text{con } p = 1$$

$$c = \left(\frac{5000}{3000} - 1 \right) \frac{1}{2} = (1.66 - 1) \frac{1}{2} = 0.33 \quad \text{" } p = 2$$

$$c = \left(\frac{6000}{3000} - 1 \right) \frac{1}{3} = (2 - 1) \frac{1}{3} = 0.33 \quad \text{" } p = 3$$

DECRETO DISPONIENDO LA PUBLICACION DE LOS
PREMIOS DE ORO EN LAS TARIFAS
FERROCARRILERAS

Buenos Aires, agosto 13 de 1902.

Visto lo manifestado por la Dirección de Vías de Comunicación respecto a la dificultad de hacer conocer oportunamente las tarifas de transporte, en la moneda en que deben ser abonadas por los interesados a las Empresas de ferrocarriles, a causa de la frecuente variación de los premios que sirven para convertir sus tarifas a oro, circunstancia que impide llenar el propósito que se tuvo en vista al disponer que aquéllos publiquen con un mes de anticipación las modificaciones que se introdujeran en sus tarifas, por lo que se hace necesario arbitrar una forma que a la vez que subsane el inconveniente apuntado, consulte los intereses de los cargadores sin resultar gravoso para las Empresas; y

C O N S I D E R A N D O :

Que no siendo posible ni equitativo exigir de las Empresas la publicación de tarifas a papel, con la anticipación reglamentaria, cada vez que varía la cotización del oro en una escala de premio para diversas cotizaciones del mismo, variable de diez en diez puntos;

Que la forma actual de comunicar el detalle de los premios a aplicarse durante la semana siguiente, en hojas sueltas, puede dar lugar a irregularidades como la de modificar el premio sin haber variado la cotización del oro, lo que implicaría un verdadero cambio de tarifas hecho con infracción a disposiciones legales que las autorizan sólo con aviso previo de un mes;

El Presidente de la República

D E C R E T A :

Art. 1.º — Las Empresas remitirán a la Dirección General de Vías de Comunicación antes del 15 de Septiembre próximo, una hoja de premios según el modelo aprobado, conteniendo en columnas numeradas los premios que aplicarán a las tarifas ordinarias y es-

peciales de pasajeros, encomiendas y cargas para cotizaciones del oro que varían de diez en diez puntos.

Art. 2.º — El viernes de cada semana, comunicarán a la misma Dirección y publicarán en todas las estaciones, la cotización del oro en la Bolsa de la Capital Federal el primer día hábil anterior, así como la columna de premios correspondientes a dicha cotización, que regirá en la semana siguiente de Lunes a Lunes.

Art. 3.º — Toda modificación que se desee introducir en la escala de premios vigentes para determinada tarifa, se considerará como una nueva tarifa y se comunicará con un mes de anticipación como lo prescribe el artículo 44 de la Ley General de Ferrocarriles.

Art. 4.º — Las tarifas a oro que se remiten desde el 15 de Septiembre, se considerarán como no publicadas, si faltase la escala de premios con que se convertirán a papel sin perjuicio de anotarse en la hoja general de premios.

Art. 5.º — Esta hoja será del mismo formato que el de los libros de tarifas ordinarias y especiales, y deberán agregarse a éstas.

Art. 6.º — Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

(Fdo.): ROCA.

(Fdo.): EMILIO CIVIT.

Es copia.

Buenos Aires, agosto 29 de 1902.

CIRCULAR N° 14.

Señor Administrador:

Tengo el agrado de adjuntar a Vd. el formulario de premios a que hace referencia el decreto del P. E. de fecha 13 del corriente, con algunos ejemplos ilustrativos y que el señor Administrador deberá remitir a esta Dirección antes del 15 de setiembre.

Cumpliendo lo dispuesto en el artículo 4° de dicho Decreto las nuevas tarifas a oro que se emitan desde la misma fecha, llevará la siguiente nota:

Cotizaciones del oro	hasta 230	231 a 235	236 a 240	241 a 245	246 a 250	251 a 255	256 a 260	261 a 265	266 a 270	271 a 275	276 a 280	281 a 285	286 a 290	291 a 295	296 a 300
Denominación de las columnas.	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
Escala de premios															

Si la nueva tarifa fuese a papel, y tuviese un recargo después de cierta cotización del oro (por ejemplo: Especial N° 10 F.C.B. A. y R.) llevará la misma nota anterior; si la nueva tarifa a oro fuese de competencia y se aplicase la escala de premios de la Empresa rival, en vez de decir "Premios del F.C." se transcribirá la escala de premios vigente en dicha Empresa en la misma forma anterior.

El aviso que se remitirá a esta Dirección y que debe fijarse a la vista del público en todas las Estaciones, el Viernes de la semana anterior a la de vigencia de los premios, estará así redactado:

Cotización del oro en la Bolsa el Jueves ... 1902:

Columnas de premios que regirán (Desde el Lunes ...

(Hasta el Lunes ...

Saluda al señor Administrador atentamente.

(F'do.): A. SCHNEIDEWIND.

Es Copia.

LEY N.º 3871

Artículo 1.º — La Nación convertirá toda la emisión fiduciaria actual de billetes de curso legal en moneda nacional de oro al cambio de un peso moneda nacional de curso legal por cuarenta y cuatro centavos de pesos moneda nacional oro sellado.

Artículo 2.º — El Poder Ejecutivo, en su oportunidad, fijará por decreto y con tres meses de anticipación, la fecha, modo y forma en que se hará efectiva la disposición del artículo anterior.

Artículo 3.º — El Poder Ejecutivo procederá a formar una reserva metálica que se llamará “Fondo de Conversión” destinado exclusivamente a servir de garantía a la conversión de la moneda de papel.

Artículo 4.º — Destínase a la formación del “Fondo de Conversión”:

- 1º. Cinco por ciento de impuesto adicional a la importación.
- 2º. Las utilidades del Banco de la Nación.
- 3º. El producto anual de la liquidación del Banco Nacional, después de pagos los gastos de administración y el servicio de los títulos y deudas del Banco.
- 4º. El productivo de la venta del Ferro-Carril Andino y a la Toma.
- 5º. Los 6.967.650 pesos oro en cédulas nacionales a oro de propiedad de la Nación.
- 6º. Los demás recursos que se destinan anualmente a este objeto en el presupuesto general.

Artículo 5.º — Estos recursos serán depositados en el Banco de la Nación en la forma y plazos siguientes:

- 1º. Desde la promulgación de esta Ley, el 5 % adicional a la importación, será remitido directa y diariamente por las Aduanas de la República, al Banco de la Nación o sus sucursales.
- 2º. Las utilidades del Banco de la Nación, serán liquidadas semestralmente por el mismo Banco, convertidas a oro y pasadas a la cuenta del Fondo de Conversión.

- 3°. El sobrante del producido de la liquidación del Banco Nacional, será liquidado y entregado anualmente al Banco de la Nación y convertido a oro por éste.
- 4°. Los 6.967.650 pesos oro de cédulas nacionales, serán negociados por el Poder Ejecutivo con el Banco Hipotecario Nacional y su importe será entregado por este Banco al de la Nación, en los plazos que se convengan.
- 5°. El producido del Ferro - Carril Andino y a la Toma, así que sea realizado, se entregará al Banco de la Nación.

Artículo 6.º — El Banco de la Nación empleará el Fondo de Conversión exclusivamente en la compra - venta de giros sobre el exterior. El Poder Ejecutivo reglamentará especialmente esta Oficina de Giros.

Artículo 7.º — Mientras no se dicte el decreto a que se refiere el Art. 2º, fijando la fecha y modo en que debe hacerse efectiva la conversión de la moneda de curso legal, la Caja de Conversión entregará a quien lo solicite, billetes moneda curso legal, por moneda de oro sellado, en la proporción de un peso moneda de curso legal, por cuarenta y cuatro centavos de peso oro sellado, y entregará el oro que reciba por este medio, a quien lo solicite, en cambio de moneda de papel, al mismo tipo de cambio.

La Caja de Conversión llevará una cuenta especial a los billetes que emita en cumplimiento del presente artículo y del oro que reciba en cambio.

Artículo 8.º — El oro que reciba la Caja de Conversión en cambio de billetes no podrá ser destinado, en ningún caso, ni bajo orden alguna, a otro objeto que el de convertir billetes al tipo fijado, bajo la responsabilidad personal de los miembros de la Caja de Conversión o empleados que consintieran la entrega.

Artículo 9.º — Los impuestos que percibe la Nación en papel de curso legal o en oro sellado, podrán ser satisfechos indistintamente en papel o en oro al tipo fijado por esta Ley.

Artículo 10.º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a 31 de octubre de 1899.

(Fdo.): B. MITRÉ (Fdo.): MARCO AVELLANEDA

” B. OCAMPO
Secretario del Senado

” ALEJANDRO SORONDO
Secretario de la C. de DD.

Es copia fiel.

Dejo realizado así un estudio bajo un punto de vista general y matemático de una de las tantas causas que afectan a las tarifas ferroviarias, haciendo notar la forma y valor en que tiende a modificarlas la cotización del oro. He prescindido del concepto generalizado por el cual las empresas de ferrocarriles deben perder junto con los habitantes del país y tomar parte en la desfavorable economía nacional, fundados en que los altos dividendos y los capitales pasados a reserva en los “años buenos”, deben servir para compensar las pérdidas de los “años malos”. Si las Empresas no aumentan sus tarifas ya anuncian que disminuirán los sueldos entre otras economías.

Para concluir insisto en manifestar que en el estudio de la fijación de tarifas, intervienen una serie de factores y que para llegar a conclusiones generales habría que estudiarlos a todos ellos; pero sólo me he limitado ahora a ver lo referente a la cotización monetaria, llegando a la conclusión de que su influencia es grande y que en las condiciones actuales es para los ferrocarriles motivo de preocupación, máxime cuando sus modificaciones están oficialmente autorizadas por las escalas de premios a aplicarse a las tarifas por las variaciones de la cotización del oro.

Córdoba, Noviembre de 1931.

PEDRO N. GORDILLO.
Ingeniero Civil