



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



La clasificación uniforme de cargas en la tarificación ferroviaria argentina

Daneri, Pedro Severo

1939

Cita APA:

Daneri, P. (1939). La clasificación uniforme de cargas en la tarificación ferroviaria argentina. 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

ORIGINA

1504
183

71010

LA CLASIFICACION UNIFORME DE CARGAS EN LA TARIFICACION

FERROVIARIA ARGENTINA

T E S I S

para el doctorado en Ciencias Economicas

por

PEDRO SEVERO DANZHI

Julio de 1939



ARGENTINA

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

LA CLASIFICACION UNIFORME DE CARGAS EN LA TARIFICACIONFERROVIARIA ARGENTINA

ORIGIN

PROLOGOCUESTION PREVIA

I

ANTECEDENTES DE LA CLASIFICACION UNIFORME EN LA ARGENTINA

- a) La acción oficial
- b) La acción privada
- c) El proyecto de la Comisión Asesora de Tarifas
- d) Las tarifas uniformes

II

LA CLASIFICACION UNIFORME EN EL EXTRANJERO

- a) Gran Bretaña
- b) Estados Unidos de Norteamérica
- c) Italia
- d) Francia

III

LOS PROBLEMAS DE LA CLASIFICACION UNIFORME

- a) El reglamento de aplicación
- b) El catálogo de los artículos
- c) Las clases o categorías de aforo
- d) Los pesos mínimos de carga
- e) La estructura y ordenamiento del clasificador uniforme
- f) La edición y publicación del clasificador uniforme

IV

LA REGLAMENTACION DE LA FORMA Y PUBLICACION DE LAS TARIFAS

- a) La forma de las tarifas
- b) La publicación de las tarifas

CONCLUSIONES Y PROPOSICIONESBIBLIOGRAFIA

BIBLIOTECA

P R E L O D I O

Este trabajo es una contribución al estudio de la clasificación uniforme de cargas en los ferrocarriles argentinos, realizado a la luz de la experiencia nacional y extranjera y consiste en la relación de los esfuerzos hechos hasta el presente para alcanzar aquel objetivo, en la exposición y crítica del sistema actualmente en vigor comparado con las prácticas de más mérito en otros países y en el estudio de los problemas fundamentales de la unificación con el objeto de inferir las normas a que debe ajustarse la reforma cuando tenga lugar.

La adopción de una clasificación uniforme es un problema de grandes proyecciones y de perfiles complejos que debe encararse en forma integral, pero en este estudio, por razones obvias, se tratará solo en sus aspectos puramente técnico y formal, dejando de lado sus derivaciones económicas que por su trascendencia exigen una larga y minuciosa investigación.

Dentro del límite enunciado, el tema se aborda con el ánimo de hacer un aporte a la solución del problema planteado por los inconvenientes y dificultades que es preciso vencer para conocer y aplicar el sistema vigente y por lo tanto no se analizarán las clasificaciones para verificar si respecto de tales o cuales productos es equitativa o justa, si resuelve determinados problemas del tráfico o si contempla los intereses particulares o generales de la industria y del comercio. Para ello es necesario contar con un cúmulo de información que no se posee y que contando con ella es imprescindible hacer un estudio analítico a fondo de cada clasificador en particular, agrupando por series según su clasificación y mínimos de peso todos los artículos del catálogo, a efecto de delinear la futura clasificación común en relativa armonía

con las varias vigentes.

Yendo así de lo particular a lo general se buscaría para cada grupo o serie de productos una clasificación media que sirva de índice para establecer la nueva, previa constatación del valor relativo de los artículos, de las cotizaciones de sus precios en plaza y de sus costos de producción.

Todo ello implica un enorme trabajo material que escapa a la posibilidad de realización de una sola persona, sin contar por otra parte que, dado su carácter, es forzoso estudiarlo y resolverlo conjuntamente por todas las partes interesadas, es decir, las empresas, los cargadores y el Estado.

Al entrar a considerar el problema, atendiendo a nuestro régimen político correspondería tratar separadamente los ferrocarriles de jurisdicción nacional de aquellos de jurisdicción provincial, pero no se procede así teniendo en cuenta que estos últimos son solamente dos líneas de menor importancia respecto a las demás y que es lógico suponer que por inevitable gravitación, tarde o temprano tendrán que avenirse y adherirse a las reformas de fondo o de forma que adopte el conjunto de las otras compañías, especialmente en materia de tarifas y clasificación.

El transporte ferroviario intrínsecamente considerado constituye un hecho económico ajeno a toda razón de jurisdicción, y por ello a los efectos del análisis comparativo y como fuente informativa para el estudio de la clasificación uniforme en nuestro país, se toman todas aquellas líneas que, sean de jurisdicción nacional o provincial, de propiedad particular o del Estado y de cualquier trocha, en virtud del enlace de sus vías por espal-

mes o intercambios, forman entre sí una red de comunicaciones sin solución de continuidad.

La razón fundamental que informa este criterio es que en punto a clasificaciones y sus vastas proyecciones, se plantean problemas realmente interesantes precisamente por el hecho de la conjunción y continuidad del servicio del transporte prestado por ferrocarriles diferentes. Por eso se prescindirá de aquellas líneas que, aisladas de la red principal, sirven únicamente el tráfico de zonas exóticas, tales como los ferrocarriles Central del Chubut, Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado.

La única excepción a esta regla la constituye la exclusión del Ferrocarril Trasandino Argentino, que no se considerará no por la interrupción de sus servicios, sino en razón de tratarse de un ferrocarril de altitud, que por tal motivo ofrece caracteres específicos propios y no comparables con las demás líneas de llanura o montaña del país y porque siendo su función esencial la prestación de un servicio internacional combinado con los ferrocarriles chilenos, tiene con ellos en muchos aspectos de su explotación técnica y comercial, una íntima vinculación que no es posible desconocer ni pasar por alto.

La información extranjera tiene su fuente en los ferrocarriles de Gran Bretaña, Estados Unidos de Norteamérica, Italia y Francia, únicos países importantes de los cuales ha sido posible conseguirla. Los datos referentes a nuestros propios ferrocarriles corresponden a diecisiete empresas cuya nómina se da a continuación

<u>Ferrocarril</u>	<u>Jurisdicción</u>	<u>Propietario</u>	<u>Trocha</u>
Sud	Nacional	Particular	Ancha
Central Argentino	"	"	"
Bs.Aires al Pacifico	"	"	"
Oeste	"	"	"
Rosario a Pto. Belgrano	"	"	"
San Antonio al Lago Humbel Ruspi	"	Nación	"
Central de Buenos Aires	"	Particular	media
Nordeste Argentino	"	"	"
Entre Rios	"	"	"
Fuerte Diamante a Curuzú Cuatiá	"	Nación	"
Central Norte Argentino	"	"	Angosta
Central de Córdoba	"	"	"
Provincial de Buenos Aires	Provincial	Provincia	"
Santa Fé	Nacional	Particular	"
Cia. General en la Pcia. de Buenos Aires.	"	"	"
Tranvia a Vapor de Rafaela	"	Nación	"
Midland de Buenos Aires	Provincial	Particular	"



BIBLIOTECA

CUESTION PREVIA

Antes de iniciar el estudio de la clasificación uniforme es preciso considerar, como cuestión previa y fundamental, si los ferrocarriles deben abandonar o continuar con el actual sistema de clasificadores de cargas, puesto que de la conclusión a que se llegue a ese respecto depende la inutilidad o necesidad de emprender este trabajo.

Es sabido que la industria ferroviaria de todos los países donde la vialidad carretera ha alcanzado cierto grado de desarrollo, está pasando por una situación crítica derivada de la concurrencia de los automotores en la repartición del tráfico sobre el cual desde entaño ejercían casi un monopolio.

El mal se manifiesta con caracteres más agudos allí donde el nuevo medio de transporte puede actuar con mayor libertad o prevalerse de condiciones particulares que le permitan extender su influencia más allá de su justo radio económico, dentro del cual evidentemente sustituye con eficiencia al ferrocarril por su menor costo de explotación.

El hecho que los automotores sobrepasen los límites de su verdadera órbita y en consecuencia lesionen gravemente la economía ferroviaria, se debe a que el ferrocarril se encuentra en desventaja frente a aquéllos, principalmente por la coexistencia y simultánea aplicación de dos sistemas de tarificación diametralmente opuestos en sus fundamentos, como lo es el valor del transporte aplicado por el riel y el costo del transporte aplicado por los empresarios del transporte carretero, en virtud de lo cual estos últimos se colocan automáticamente en posición de poder seleccionar libremente el tráfico remunerativo para sí y dejar al ferrocarril los transportes que rinden

poca utilidad.

Ante tal situación que practicamente se traduce en una progresiva disminucion de las entradas de los ferrocarriles, es lógico que éstos traten de tomar las medidas conducentes a la salvaguarda de sus intereses amenazados. Pero es el caso que para tal efecto las opiniones están divididas y mientras unos abogan por el abandono del actual régimen de clasificadores de cargas, para sustituirlo por un sistema que tuviera por base de la tarificación el peso transportado y la distancia recorrida, es decir, prescindir del principio del valor del servicio para adoptar el sistema fundado en el costo del transporte, otros sostienen que deben realizarse los mayores esfuerzos para mantener el sistema vigente, propiciando su adopción como base de la tarificación carretera.

Naturalmente que plantear esta disyuntiva equivale a actualizar viejas controversias sobre la teoria de la formación de los precios del transporte. No se trata, pues, de suscitar una discusión sobre ese tema, que en definitiva llevaría a reeditar conceptos ya expuestos por los autores clásicos, sino que tan solo se quiere hacer resaltar que después de más de 80 años de práctica de tarificación fundada en el valor del servicio, que probó servir al interés público y privado propendiendo al progreso general de la economía nacional, no puede admitirse juiciosamente que de la noche a la mañana se vire el rumbo en 180° grados y se cambie de sistema sin meditar en sus incalculables consecuencias.

La teoría del costo del servicio, que equivale a un régimen poco menos que de precio único, logicamente tiene que conducir a la elevación del nivel de muchas tarifas, actualmente reducidas, a límites superiores a la capacidad de flete de los productos, a la formosa

limitación de las zonas de cultivos o explotación y por lo tanto a la correlativa disminución del volumen general del tráfico, significando en última síntesis la ruina de todos.

La oposición contra los clasificadores se alza y extiende pretendiéndose orientar las tarifas ferroviarias hacia el principio del costo del transporte como la única solución efectiva contra la competencia carretera, pero no obstante parece más razonable que sea el transporte carretero quien adapte sus tarifas al concepto clásico, al cual está acomodada toda la economía del país y no proceder a la inversa haciendo una revolución en la tarificación cuyas proyecciones no es dado medir con exactitud por anticipado.

Así lo ha entendido el P.E. al reglamentar la Ley 12346 de Coordinación de Transportes, disponiendo que las tarifas de los automotores reunirán iguales características que las de los ferrocarriles, esto es, constarán de un clasificador de encomiendas y otro de cargas, ambos con sus reglamentaciones correspondientes. Esta disposición unida a la del artículo 7^o de la Ley, que impone a las empresas de transporte por camino la obligación de recibir y transportar todas las cargas que se le ofrezcan conforme a las prescripciones del Código de Comercio para los acarreadores públicos, aporta la solución teórica del problema y es de esperar que la Comisión de Coordinación de los Transportes encuentre el modo de hacerla realmente efectiva y eficaz, mediante una adecuada fiscalización, con lo cual se habrá hallado la solución práctica de la cuestión, circunscribiendo la acción del automotor a sus propios límites económicos, dentro de los cuales los ferrocarriles deberán resignarse a soportar su concurren-

sia como lógica consecuencia de un progreso técnico que ha disminuido el costo de producción de un servicio, que por otra parte constituye un riesgo común a todas las industrias.

Lo que antecede permite concluir que por ahora debe rechazarse la idea de suplantar el sistema de clasificaciones en vigor y de consiguientemente decidirse por el perfeccionamiento de los mismos, tan necesario en nuestro país, encarándose resueltamente al problema de la clasificación uniforme, cuya solución como en tantas ocasiones se ha manifestado, significará un gran paso hacia la simplicidad y el mejor conocimiento de las tarifas y una obra de beneficio común para cargadores y rearmadores.-



I.- ANTECEDENTES DE LA CLASIFICACIÓN UNIFORME EN LA ARGENTINA

En nuestro país la unificación del clasificador de cargas es un problema casi tan antiguo como los ferrocarriles mismos, pero a pesar de su antigüedad y de lo que se ha hablado y escrito sobre él, nunca fué encarado con el firme y decidido propósito de hallarle una solución práctica y realizable.

La unificación ha sido muchas veces anunciada, propiciada o asegurada, pero su adopción tan anhelada fué siempre postergada porque nunca la ocasión se encontró propicia para cambio tan fundamental en la tarificación ferroviaria argentina.

La falta de estudios previos y completos malograron magníficas oportunidades cuales fueron los aumentos generales de tarifas de los años 1917 y 1922, que hubieran permitido implantar sin mayores trastornos la tan mentada uniformidad.

Así siguieron las cosas hasta que el progresivo mejoramiento de la vialidad carretera y el adelanto de la técnica automotriz, haciendo sentir su influencia en la economía ferroviaria, sorprenden a los ferrocarriles argentinos con una diversidad de clasificaciones que dificulta la defensa de sus intereses, lamentándose entonces la falta de unidad en el aforo que de existir simplificaría mucho la situación.

a) LA ACCIÓN OFICIAL

La necesidad de unificar la clasificación de cargas en nuestros ferrocarriles se planteó junto con el establecimiento del primer punto de empalme entre dos líneas férreas pertenecientes a compañías distintas y se fué acentuando en razón directa del crecimiento de la red ge-

neral y de la vinculación de las líneas entre sí.

Dada su importancia, muchas veces agitó el ambiente y preocupó a los poderes públicos, pero por las dificultades que le son inherentes nunca pudo llegarse a una solución practicable.

Desde la creación del Ministerio de Obras Públicas es difícil hallar una memoria ministerial que no aluda a los inconvenientes de la clasificación múltiple imperante y tampoco falta la consabida expresión de deseos sobre la conveniencia de estudiar su unificación.

Ya en 1899 el ministro del ramo hacía resaltar la multiplicidad de clasificadores de cargas que tenían en uso las empresas, los cuales no solo diferían entre sí en el número de clases y en la distribución de las mercaderías en ellas, haciendo poco menos que imposible la aplicación racional de una tarifa de tráfico común, sino que daba por resultado que el cargador no supiera a ciencia cierta lo que debía pagar por el transporte de sus mercaderías y sin que la empresa misma se hallara en condiciones de verificar el afuro correspondiente con toda exactitud.

Manifestaba además, que a prevenir las consecuencias de estos hechos se dirigía la acción del gobierno, preocupado de obtener que todos los ferrocarriles del país implantaran un clasificador uniforme en el que aparecieran catalogadas las diversas mercaderías a transportar, en la misma forma y dentro de la misma cantidad de clases y agregaba que al efecto se había constituido una comisión especial de personas competentes en la materia para que, escuchando en lo posible las exigencias de las empresas, pudiera llegar a conclusiones que hicieran práctica esta idea, sobre cuyos beneficios era superfluo insistir.

En la memoria de 1901 el P.K. reiteraba estos conceptos y decía que constituía un gravísimo inconveniente el no haberse adoptado un mismo clasificador de carga para todas las empresas, por lo que éstas procedieron independientemente, clasificando las cargas según convenía a sus intereses, cuya anomalía se puso en evidencia con el desarrollo de los ferrocarriles, pues empalmando muchos entre sí, resultaba difícil hallar la tarifa para el transporte de un artículo aforado y clasificado de distinta manera según fuera la empresa.

Se imponía, pues, la adopción de un clasificador uniforme, a cuyo fin se anunciaba que el estudio pertinente se había encomendado a la Dirección General de Vías de Comunicación, la que lo había terminado, esperándose que con su implantación se conseguiría simplificar la tarificación en los ferrocarriles de la república.

No obstante esta afirmación, el clasificador proyectado por la Dirección General de Vías de Comunicación no pasó de proyecto y las cosas siguieron en el mismo estado, quedando al libre arbitrio de las compañías, a pesar de lo cual ya en 1912 comenzaban a notarse algunos síntomas de encauzamiento hacia una paulatina unificación de procedimientos, hechos que autorizaban al P.K. para opinar que en tiempo no lejano el aforo se simplificaría, haciéndose más asequible para todos, lo que constituía a la sazón una de las preocupaciones constantes de la inspección gubernativa.

En el año 1921 con motivo de un aumento de tarifas ferroviarias sin la correspondiente autorización del gobierno, el P.K. nombró una comisión para estudiar las tarifas y en el plan de trabajos de la misma se incluyó la clasificación, respecto de la cual, después de examinar la forma en que, dentro de un mismo ferrocarril están reparti-

dos los artículos entre las diferentes clases de acuerdo a su valor, mínimo de peso por consignación, riesgo del transporte, etc., debía proponer las modificaciones a la clasificación en vigor y la forma de publicidad que debía adoptarse para facilitar el manejo de los clasificadores por el público, a la vez que señalar las ventajas e inconvenientes de un clasificador único para todos los ferrocarriles.

A pesar del plan trazado, en su informe la comisión no se refirió a esos aspectos de la clasificación, quizás absorbida por la faz más importante para aquel momento, como era la de considerar el alza de los precios de las tarifas y sus proyecciones económicas y sociales.

Por último en 1927 el Ministro de Obras Públicas, refiriéndose al mismo tema, decía que se había planeado la unificación de los clasificadores, solución que contaba con el auspicio de las fuerzas vivas de la nación, por cuanto facilitaría la comprensión y aplicación de las tarifas ferroviarias al mismo tiempo que evitaría anomalías que se notaban a consecuencia de las distintas bases y criterios con que ellas habían sido confeccionadas. Presumía el Ministro que las empresas le prestarían todo su apoyo y que en la oportunidad de una revisión general de las tarifas sería posible establecer esa uniformidad.

Consecuente con esa manifestación de propósitos en Septiembre del mismo año se dictó un decreto cuya parte dispositiva establecía:

Art. 1.º - La Dirección General de Ferrocarriles procederá al estudio de la unificación del clasificador de mercaderías y condiciones de aplicación de las tarifas ordinarias de cargas y encomiendas.

Art. 2.º - A los efectos expresados en el artículo anterior, la Dirección General de Ferrocarriles constituirá

una comisión ad honorem especial, presidida por el Director General de Ferrocarriles e integrada por representantes de las empresas ferroviarias y personal técnico de la dependencia.

Art. 3.^o - Dicha comisión deberá solicitar oportunamente los elementos de juicio que considere necesarios para su mejor desempeño de las entidades representativas del comercio y de la industria, debiéndose expedir dentro del término de noventa días.-

Esta determinación estaba fundada en las siguientes consideraciones:

que en la actualidad los clasificadores que las empresas nacionales tienen en vigencia, difieren en el número de clases y en la distribución de los productos, aun cuando los de algunas compañías sean comunes;

que análoga cosa sucede con las condiciones de aplicación de las tarifas ordinarias de cargas y encomiendas;

que dicha uniformidad, fuera de hacer más efectivo el cumplimiento de los principios de justicia y razonabilidad de las tarifas, que fundamenta la ley 2873, simplificará el conocimiento y aplicación de las mismas;

que en particular será sumamente beneficiosa para los transportes de tráfico común que no tengan tarifa combinada;

que de los estudios previos practicados por la Dirección General de Ferrocarriles, surge la convicción de que no hay inconvenientes que se opongan a la reforma, que por otra parte es un anhelo del comercio y de la industria;

que en países extranjeros cuyo tráfico no es más importante que el nacional, se ha realizado con grandes ventajas dicha uniformidad;

Que de acuerdo con lo informado por la Dirección General de Ferrocarriles es conveniente la constitución de una comisión técnica especial, para que se avoque al estudio respectivo, la que solicitará en la forma que mejor estime, la colaboración de las entidades representativas del comercio y de la industria nacionales.

La comisión a que se refiere este decreto se constituyó y comenzó su labor con la preparación de los elementos de información necesarios para el fin que perseguía y como según lo disponía el mismo decreto del P. X. debía oírse a las entidades representativas del comercio y de la industria, la Dirección General de Ferrocarriles preparó y remitió una serie de fichas a todas partes del país, pidiendo la información necesaria para formar juicio exacto sobre cada punto en particular.

Las preguntas se formularon de modo que facilitaran la respuesta y a pesar de darse las correspondientes explicaciones para hacerlas más inteligibles, la encuesta fué un rotundo fracaso, pues se recibieron contadas contestaciones y las pocas recibidas no tenían utilidad porque en vez de limitarse a contestar concretamente cada pregunta, generalizaban sobre temas diversos tendientes a demostrar la conveniencia o necesidad de rebajar las tarifas.

La Dirección General de Ferrocarriles atribuyó esta falta de colaboración al desconocimiento del costo de producción, tanto por parte de los productores mismos como por sus entidades representativas.

Esta comisión llegó a confeccionar una cantidad de planillas comparativas de las clasificaciones en vigor en cada ferrocarril, en las que figuraba cada artículo y su respectiva clasificación en las diversas empresas, datos

que debían servir de base para el análisis técnico y económico a realizar con vistas a la determinación de la nueva clasificación.

Después de todo esto la comisión dejó de funcionar y el estudio quedó trunco. Luego en 1933 la Dirección General de Ferrocarriles reabrió nuevamente la cuestión de la implantación de un clasificador único para todas las empresas, sin mejor suerte.

Lo que antecede puede decirse que es la síntesis del pensamiento del gobierno y de la acción oficial en cuanto atañe al clasificador uniforme, pero pese a los cuarenta años transcurridos desde que se viene comentando la unificación, nada se ha realizado prácticamente.

b) LA ACCIÓN MIXTA

Paralelamente a la acción oficial y a la cooperación que los ferrocarriles prestaron a las iniciativas del gobierno tendientes a la unificación de la clasificación y de los procedimientos de aplicación de las tarifas, las empresas por su parte y como complemento de ello también tomaron disposiciones tendientes a alcanzar un principio de coordinación en la tarificación.

Es así como desde hace más de treinta años vienen actuando en este terreno, con resultado vario, organismos asesores de las empresas, instituidos por ellas e integrados por técnicos delegados por las mismas que, principalmente en los últimos años, acentuando su influencia, vienen realizando una útil función reguladora y de orientación en el campo de las tarifas, propiciando y creando una gran corriente de ideas en favor de la uniformidad de la clasificación en general y cuya actividad, traducida en sus dictámenes sobre las numerosas cuestiones del ramo en que han intervenido, impidió que de la anarquía se pasara al

esos y ha dado el fruto más genuino de su dedicación a tal fin con el valioso aporte de un proyecto de clasificador uniforme.

Esos organismos son la Comisión de Tarifas de la Oficina de Ajustes de Ferrocarriles, la Junta Administrativa de Tarifas y la Comisión Asesora de Tarifas de los Ferrocarriles de Jurisdicción Nacional.

La Comisión de Tarifas está instituida en el propio estatuto de la Oficina de Ajustes y está compuesta por un representante de cada una de las empresas asociadas y presidida por el Presidente de la Oficina de Ajustes. Esta Comisión tiene por objeto tratar todos los asuntos relativos a las tarifas, pero sus resoluciones solo tienen efecto después de ser aprobadas por la Comisión Directiva, que está formada por los Gerentes de las empresas asociadas. Además tiene el deber de tratar todas las cuestiones referentes a nuevas tarifas y modificaciones a las existentes, clasificaciones, etc., o cualquier otro asunto que tenga relación con las mismas, al único efecto de cambiar ideas sobre los puntos que le fueren sometidos.

La Comisión de Tarifas funcionó desde 1908 hasta 1934, pero su labor ha sido muy limitada, pues en 26 años de existencia no alcanzó a celebrar un centenar de reuniones. Como no daba todo el resultado que era de desear, se pensó entonces constituir una entidad asesora con más independencia y autonomía, provista de un estatuto propio, esperando que de ese modo tuviera mejor actuación, aunque se descontaba que su cometido sería difícil, ya que en asuntos de tarifas los intereses de las empresas, lejos de marchar paralelamente muchas veces son encontrados y por lo tanto el éxito del organismo estaría circunscripto a límites no muy amplios por la misma naturaleza y carácter

ter de la materia de su especialidad.

Para materializar esa aspiración y con el deseo de alcanzar la mayor unidad de acción posible y evitar los perjuicios emanados de la independencia de procedimientos que ponían de manifiesto las compañías ferroviarias al establecer o modificar sus tarifas, los ferrocarriles de jurisdicción nacional acordaron constituir una Junta Administrativa de Tarifas que funciona de acuerdo a las siguientes directivas:

La Junta Administrativa de Tarifas está formada por los gerentes de todas las empresas de jurisdicción nacional y por el Administrador de los Ferrocarriles del Estado.

Es de su resorte la consideración y resolución de todos los asuntos relativos a las tarifas que sean de interés común y en especial la de aquellos referentes a la competencia entre ferrocarriles y demás medios de transporte.

Las decisiones de la Junta se toman a simple mayoría de presentes y si no son recurridas son obligatorias para todos los ferrocarriles.

Las empresas disconformes con una resolución pueden pedir revocatoria de ella a la misma Junta, aportando los elementos de juicio que fundamentan el pedido, en cuyo caso la Junta debe reconsiderar el asunto con un amplio criterio de justicia y equidad, pero su resolución definitiva no es obligatoria para los disidentes, para quienes constituye un deber demostrar que su actitud no perjudica a otras empresas.

La Junta Administrativa de Tarifas cuenta con una comisión consultiva anexa, que es un organismo técnico asesor, compuesto por un representante de cada una de las empresas de jurisdicción nacional y de los Ferrocarriles

del Estado denominado Comisión Asesora de Tarifas, cuyos miembros son expertos en la materia con gran experiencia en la dirección de la política tarifaria de los ferrocarriles que representan y con un profundo conocimiento de los caracteres y necesidades económicas de sus respectivas zonas de influencia, todo lo cual, abonado por una intervención directa y constante en ese ramo de la explotación ferroviaria, contribuye a que dicha comisión constituya un organismo verdaderamente asesor.

Según el reglamento de su constitución y funcionamiento, son de su incumbencia forzosa los asuntos de carácter general referentes a las tarifas o a sus reglamentos y condiciones de aplicación, como asimismo todos aquellos relativos a la materia que, sin tener tal amplitud, afecten a más de tres empresas.

Además entienda especialmente en todo lo concerniente a la competencia en todos sus aspectos, habiendo en ese sentido prestado una amplia colaboración en el estudio que realizó la Dirección General de Ferrocarriles sobre las normas de competencia y cuyas conclusiones quedaron concretadas en el decreto del P. E. de fecha 12 de Julio de 1938.

Los dictámenes de la Comisión Asesora de Tarifas expresan la opinión de la misma por la simple mayoría de presentes, pero las minorías pueden dejar constancia fundada de sus pareceres.

Dichos dictámenes son sometidos a la consideración y resolución de la Junta Administrativa de Tarifas a los efectos de su aplicación.

La Comisión Asesora sesiona ordinariamente una vez al mes con una semana de anticipación respecto a las reuniones de la Junta Administrativa, pero puede realizar las sesiones extraordinarias que considere necesarias.

Como se vé, la Junta Administrativa y su órgano de trabajo la Comisión Asesora, teniendo por objetivo encauzar y coordinar la acción colectiva hacia la mayor unidad posible, ejerce una función moderadora y en cierto modo restrictiva en la tarificación ferroviaria, aunque fuera de los casos expresamente establecidos y definidos en el reglamento respectivo, las empresas conservan su libertad plena de tarificar según las leyes y reglamentos gubernativos.

La Junta Administrativa y la Comisión Asesora de Tarifas han tenido pleno éxito y su influencia bienhechora en el sentido de la uniformidad de procedimientos en materia de tarifas en general se pueden palpar en su múltiples aspectos y principalmente en cuanto atañe a la clasificación, dentro de las posibilidades que se le han ofrecido en oportunidad de la ampliación, modificación o incorporación de nuevos ítems a la misma.

e) EL PROYECTO DE CLASIFICACION UNIFORME DE LA COMISION ASESORA DE TARIFAS

A mediados del año 1933 los ferrocarriles particulares designaron una comisión especial para que determinara la posibilidad de la unificación de la clasificación. Esta comisión dictaminó aconsejando el estudio de un nuevo clasificador y sistema de tarifas para adoptarse, si resultaba aceptable, en todos los ferrocarriles, fundándose en que desde su origen cada empresa fijaba sus tarifas con absoluta independencia de las demás y naturalmente que al hacerlo así solo se consideraba la propia situación económica, creando el estado de anarquía que se procura remediar, agregando que proponer normas que sirvieran al igual para todos era un problema de difícil solución en virtud de la diversidad de tarifas y que siendo necesario establecer un punto de partida, era de

opinión que se realizara el estudio que aconsejaba, ya que en el peor de los casos aunque sus conclusiones no se llevaran a la práctica, rendirían una útil y no despreciable enseñanza.

En mérito a este dictamen se resolvió encomendar el estudio del clasificador uniforme a la Comisión Asesora de Tarifas, organismo que en cinco años de ardua tarea elaboró un clasificador uniforme que en principio tiene el imponderable valor de estar teóricamente aceptado por todos los ferrocarriles representados en la misma y que en el orden de los proyectos constituye la tentativa más seria de unificación realizada hasta el presente en nuestro país.

El problema fué encarado con vistas a resolverlo en forma integral, es decir, abarcando todas las cuestiones relativas a pasajeros, equipajes, encomiendas, cargas y animales en pie, de las cuales atento a la naturaleza de este trabajo solo se considerará el proyecto de clasificador uniforme para cargas, que es lo que para el caso interesa.

Al juzgar en general el referido proyecto corresponde manifestar que las fallas y defectos de que pueda adolecer, lejos de desmerecerlo ponen de manifiesto la magnitud de la obra y la dificultad de su realización, pues no pocas veces ante el choque de la solución perfecta con los intereses lesionados y las situaciones de hecho es forzoso apartarse de la doctrina para sobreponer a lo teórico lo práctico y a lo justo lo equitativo.

Sea como fuere, no puede negarse que tal proyecto constituye el aporte más efectivo y meritorio que hasta la fecha se haya realizado entre nosotros y aun cuando no llegara a ponerse en vigor, no cabe duda que será la fuente obligada de consulta y la base y punto de partida

para cualquier estudio ulterior que se realice.

La clasificación proyectada se sistematizó sobre la base de 16 clases de tarifas de valores decrecientes, denominadas con números arábigos de 1 a 16. Se reservaron las 7 primeras clases para las consignaciones por lotes y las 6 últimas para los despachos por vagón, siendo de aplicación mixta las clases 8 a 10 inclusivas.

Siguiendo la tendencia moderna de simplificar la escala de mínimos para las cargas menores de vagón completo, se fijó en tres el número de aquellos y si bien de acuerdo a las escalas de pesos mínimos en vigor era más lógica la adopción de la escala de 100, 1000 y 3000 kgs. o la de 100, 1000 y 5000 kgs. que producirían menos alteraciones a la situación existente, se decidió el establecimiento de la escala de 100, 1000 y 4000 kgs., aparentemente con un criterio transaccional para conciliar posibles intereses encontrados.

Del cambio que se da a continuación, que es un esquema del sistema de pesos mínimos y clasificación, que da una idea de conjunto sobre el mismo, se deduce que la Comisión Asesora de Tarifas tuvo especial cuidado en subsanar una falla importante de los clasificadores vigentes, al determinar para las cargas por lotes la norma a seguir en la clasificación de los artículos en función inversa del peso.

En efecto, fundándose en la reducción de los gastos de transporte que supone el mayor aprovechamiento del tren rodante, se ajustó a la antigua regla de adoptar clasificaciones tanto más altas cuanto menor es el peso de las consignaciones e igual como principio fundamental la aplicación de clases consecutivas para los sucesivos mínimos de la escala de pesos, estableciendo la clase 10 como límite inferior de la clasificación por lotes y las

clases 8 y 10 como límites superiores para las cargas por vagón completo en condiciones ordinarias y especiales, respectivamente.

MÍNIMOS POR LOTES			MÍNIMOS POR VAGON	
100 Kgs.	1000 Kgs.	4000 Kgs.	C o n d i c i o n e s	
			Ordinarias	Especiales
1	-	-	-	-
1	2	-	-	-
1	2	3	-	-
2	-	-	-	-
2	3	-	-	-
2	3	4	-	-
3	-	-	-	-
3	4	-	-	-
3	4	5	-	-
4	-	-	-	-
4	5	-	-	-
4	5	6	-	-
5	-	-	-	-
5	6	-	-	-
5	6	7	-	-
5	6	7	8	-
6	-	-	-	-
6	7	-	-	-
6	7	8	-	-
6	7	8	9	-
7	8	9	-	-
7	8	9	10	-
7	8	9	10	11
7	8	9	10	12
7	8	9	11	13
8	9	10	-	-
8	9	10	12	14
8	9	10	13	15
8	9	10	14	16

Con sano criterio en la estructura del clasificador se introduce y mejora la técnica del clasificador del C.A., evitando la duplicidad del catálogo al adoptar el siguiente formulario que permite la clasificación simultánea de las cargas por lotes y por vagón:

Artículos.	M I N I M O S					Observaciones.
	Por consignación			Por Vagón		
	100 Kgs	1000 Kgs.	4000 Kgs.	En condiciones		
	Clase	Clase	Clase	Ordinarias	Especiales	
			Clase	Clase		

Salvo la insistencia en el uso de la impropia denominación de las cargas por lotes al definir las "consignaciones", es notoria la mejoría en el léxico del catálogo y nomenclatura de los artículos y muy laudable la abolición de las remisiones de que tanto se abusa en los actuales clasificadores.

Se ha adoptado el método de la doble indicación por género y especie toda vez que se ha considerado conveniente o necesario, pero el elenco de las mercaderías clasificadas no ha sido desarrollado en concordancia con el progreso económico alcanzado por nuestro país, al no incorporarse nuevos artículos ni ampliar rubros genéricos con las correspondientes especificaciones exigidas por la alta diferenciación de productos del mismo género que resulta de la moderna técnica industrial y cuya impostergable necesidad se comprueba a diario en la práctica del aforo.

Es lamentable que en punto tan importante como es la amplitud de la lista de los artículos catalogados, el proyecto haya cristalizado en la misma extensión y concepto de los vetustos clasificadores en uso.

Con tal omisión quedaría pendiente el problema que plantea el grande y siempre creciente número de artículos aferados por analogía o asimilación y el de otros clasificados al margen de toda comparación, sin que el poder público se expida sobre su justicia y razonabilidad según manda la ley.

Tocante a las disposiciones generales y condiciones de aplicación de las tarifas en relación con el clasificador, tampoco se ha innovado, pues se persiste en la transcripción fragmentaria y arbitraria de prescripciones del Reglamento General de Ferrocarriles mezcladas con normas y reglas de tarificación.

d) LAS TARIFAS UNIFORMES

Como complemento del clasificador uniforme la Comisión Asesora de Tarifas proyectó también un sistema de tarifas tipo, que en líneas generales responden a las exigencias de las nuevas condiciones imperantes en materia de tarificación de los transportes.

El estudio se realizó a raíz de una encuesta de la Dirección General de Ferrocarriles que en el año 1933 solicitó a las empresas sus puntos de vista acerca de la mejor forma de considerar una serie de cuestiones relativas a la implantación de un posible sistema de tarifas tipo, que vendrían a ser las básicas de aplicación general con porcentajes de aumentos variables en las diferentes compañías, concordantes con los coeficientes de explotación respectivos.

Esa dependencia insinuaba a la vez la conveniencia de modificar las tarifas ordinarias a corta distancia adoptando una base única que igualara los precios del automotor hasta empalmar con las actuales a la distancia correspondiente a su punto de encuentro, dando como re-

sultante un sistema mixto kilométrico parabólico.

Mediante esa encuesta se abriría la discusión sobre la tarifa única, aunque limitada en su aplicación a cierta distancia, y respecto de la relación uniforme entre los valores de cada clase, que otra cosa no significa la tarifa tipo graduada para cada ferrocarril según su respectivo coeficiente de explotación.

El mencionado proyecto de la Comisión Asesora de Tarifas, acusa como principal característica la abolición de los elevados terminales de las tarifas ordinarias vigentes fundadas en los principios del monopolio, pues es sabido que el reducido costo de transporte de los automotores ha destruido con sus correlativas bajas tarifas para las cortas distancias, el principio del paraboloismo de las tarifas ferroviarias, en virtud de cuya ley se recargaban los precios en los recorridos menores en compensación de las reducciones efectuadas en los valores correspondientes a las distancias largas. La competencia caminera ha incidido sobre la curva de las tarifas ferroviarias en la forma de una inversión de la parábola hasta una distancia determinada por el radio de acción de los camiones, desde cuyo punto continúa la curva con su forma clásica.

Las tarifas tipos, como se ha dicho, fueron estudiadas con el objeto de servir de base para uniformar la proporcionalidad entre clases y con la aspiración de que llegaran a implantarse con carácter de tarifas únicas para todos los ferrocarriles, como un medio más de competir con el camión.

Aunque propósitos tan plausibles no se materialicen, las tarifas proyectadas servirán de guía o punto de referencia para las modificaciones que obligadamente deberán introducirse en los sistemas tarifarios en vigor al im-

plantarse la clasificación uniforme.

De emitir juicio sobre este asunto, no sería aventurado afirmar que si bien las tarifas uniformes constituyen una solución ideal, es muy posible que tanto la Dirección General de Ferrocarriles como la Comisión Asesora de Tarifas hayan ido demasiado lejos con sus buenas intenciones.

En efecto, si en más de ocho décadas de explotación ferroviaria, una decena de compañías no han podido ponerse de acuerdo sobre meras cuestiones de forma como son la nomenclatura común, el tamaño, disposición, numeración y ordenamiento de las tarifas, etc., parece poco probable, por no decir imposible, que de pronto haya unanimidad de acuerdos en una cuestión tan sustancialmente de fondo como son los precios o tarifas propiamente dichas.

La aspiración a la tarifa única es una quimera y quizás nunca se realizará porque contra ella conspiran una cantidad de factores de toda índole que no es fácil allanar.

Juiciosamente debemos conformarnos con la uniformidad del clasificador, que ya es mucho, y a lo sumo con la uniformidad de la proporcionalidad entre los precios de las clases, porque hay que reconocer que tocar las bases de las tarifas es ir a dar en la más íntima fibra de la estructura económica de las empresas, de la cual depende su prosperidad o quiebra.

Por otra parte, es obvio que la unificación de las tarifas en forma integral solo sería económicamente posible mediante la refundición de todos los ferrocarriles en una sola entidad económico-financiera, para que las pérdidas o menor utilidad de una parte se compense con las ganancias o mayores beneficios de la otra, tal cual es el concepto imperante en la organización ferroviaria

actual, en cuya virtud se considera toda su red como una unidad indivisible a los efectos de la tarificación.

Entre nosotros tenemos como excepción los Ferrocarriles del Estado que a ese mismo efecto consideran sus diversas líneas como otros tantos ferrocarriles distintos, contra los principios de la economía ferroviaria y a pesar de su organización centralizada y su unidad administrativa y financiera.

Dichos ferrocarriles apartándose en su carácter oficial exageran hasta el punto de tener distintas tarifas básicas para una misma red, como ocurre con las secciones Norte y Sud del C.N.A. distinción que fundan en el diferente costo de construcción y explotación de las mismas, concepto inadmisibles en rigor de teoría y que ha dado pie a sancionar otras herejías semejantes en ferrocarriles particulares.

Tal es el caso de la línea a Zapala del F.C.S., en una parte de cuyo recorrido se aplican tarifas mayores que para el resto de la red, valiéndose del medio indirecto de aumentar las distancias reales en un porcentaje dado, por cuyo método se elevan los fletes sin diferenciar las tarifas básicas.

Si ese principio teórico fundamental de la indivisibilidad de la red a los efectos de la tarificación del cual ningún motivo debería permitirse apartarse, es quebrantado en la práctica por los propios ferrocarriles del Estado y por alguno particular, debemos concluir que entre nosotros la tarifa uniforme, aun limitada a cierta distancia, es una utopía y la relación uniforme de valores entre las clases una solución tan deseable como remota.

Este último aspecto fué considerado en Estados Unidos cuando a raíz de los estudios de la clasificación con la Comisión de Comercio entre Estados al proyectar

el sistema de 10 clases, 1,2,3,4,5,A,B,C,D,E, también indicó la conveniencia de uniformar el porcentaje de relación entre ellas y propuso la siguiente escala:

Clase 1	-	100%
" 2	-	85%
" 3	-	70%
" 4	-	60%
" 5	-	45%
" A	-	35%
" B	-	30%
" C	-	25%
" D	-	22.1/2%
" E	-	20%

Por este plan se sugería que todas las cargas por menos de vagón completo se clasificaran en las cuatro primeras categorías y que a muchos de los artículos que se transportaban a la sazón por tarifas especiales se les podía asignar precios basados en una escala que no difiriera fundamentalmente de los que se le aplicaban.

Durante el periodo del control federal (1918-1920) la Administración de Ferrocarriles también consideró, sin llegar a aplicarse, un proyecto de unificación más o menos semejante.-

II. LA CLASIFICACION UNIFORME EN EL REINADO.

a) GRAN BRETAÑA. Con el paulatino desarrollo de la industria ferroviaria y el crecimiento del tráfico, era lógico que los ferrocarriles británicos sintieran la necesidad de elaborar y complementar sus primitivas clasificaciones y ya en 1842, con la fundación de la Oficina de Ajustes de Ferrocarriles que tuvo por objeto atender los reclamos y compensar las costas por los servicios recíprocos que se prestaban las diferentes empresas, se comenzó a sentir la necesidad de una clasificación común que facilitara la tarea de la compensación.

Para llenar ese vacío la Oficina de Ajustes proyectó una clasificación uniforme que comprendía 300 artículos y que era mucho más completa que cualquiera de las clasificaciones vigentes en esa época en los ferrocarriles del país, proyecto que nunca abandonó y que fue completado y mejorando continuamente como lo certifica el número de artículos clasificados en distintas fechas, a saber: año 1852, 400 artículos, año 1864, 1300 artículos.

En 1865 se consiguió imponer por ley a todas las compañías la clasificación proyectada por la Oficina de Ajustes y que en 1869 ya abarcaba a comprender 2800 artículos. Esta clasificación estaba completamente desvinculada de los precios, que eran del resorte exclusivo de las Empresas, hasta que en 1889 una ley, en vista de la anarquía existente en cuanto a precios, impuso la obligación de revisar la clasificación vigente como así mismo el establecimiento de una escala de precios máximos aplicables a las diversas clases.

La revisión se terminó en 1892, sancionándose la propuesta

también

por la Oficina de Ajustes y la cual estaba dividida en seis secciones, como sigue:

- 1.- Mercaderías y minerales
- 2.- Animales
- 3.- Vehículos
- 4.- Artículos excepcionales
- 5.- Artículos perecederos transportados por trenes de pasajeros.
- 6.- Pequeños paquetes llevados por trenes de carga.

La primera clase correspondiente a mercaderías y minerales estaba subdividida en tres partes: A, B, C, de modo que las clases eran: A, B, C, 1, 2, 3, 4 y 5.

La ley insistió en la división de la tarifa en dos partes: gastos de conducción y gastos terminales y el principio más importante que introdujo fué el de la formación parabólica de los precios.

Sancionada la Ley de Ferrocarriles del año 1921, la primera preocupación del Tribunal fué la revisión de la clasificación general de cargas, para lo cual ya contaba como antecedente con un gran proyecto, presentado en 1920 por la Oficina de Ajustes, conteniendo las propuestas provisionales para modificar la clasificación vigente, cuyo proyecto extendía a 21 el número de clases y presentaba como característica sobresaliente la importancia atribuida a la clasificación del mismo artículo variable en función del peso a transportar. Según el proyecto las nuevas clases 1 a 6 aplicarían a cargas de 6 o más toneladas, considerada como clasificación normal, pero si los mismos artículos para el transporte en pequeñas cantidades, ellos se ponían en clases más altas, a saber:

<u>Pesos mínimos</u>	<u>Menos de 2</u> <u>Toneladas.</u>	<u>2 Tons.</u>	<u>4 Tons.</u>	<u>6 Tons.</u>
Clases	: 12 a 21	10 y 11	7 a 9	1 a 6
Clasificación mínima	: 12	10	7	6

El objeto de este procedimiento es estimular la concentración del tráfico en grandes cargamentos, para facilitar su manipuleo y hacerlo más económico.

Una vez que los ferrocarriles lanzaron el proyecto indicando la clasificación vigente y la propuesta para millares de productos, comenzó la tarea de examinarlo. El proyecto fué considerado con organización y método, con la cooperación de la Federación de las Industrias Británicas y fué estudiado profunda y sistemáticamente. Cada rama de la industria y del comercio intervino en la parte de su especialidad para establecer el valor relativo de los artículos y la obra fué terminada y aprobada en 1927 entrando a regir en el año 1928.

El clasificador británico se caracteriza por la simplicidad de su estructura y por la claridad en la descripción de los artículos clasificados, como asimismo por la precisión de su redacción, todo lo cual facilita el aforo rápido y seguro. Es sintético o analítico según lo requieran las características de las cosas y las modalidades de su embalaje o acondicionamiento y consta de dos partes: la clasificación de cargas generales y la clasificación de cargas de peligro, publicadas en volúmenes separados.

Ambas clasificaciones están precedidas por la reglamentación a que debe ajustarse el aforo y por minuciosas disposiciones y definiciones complementarias y constan de los siguientes capítulos, respectivamente:

Cargas Generales

Clasificación general de mercaderías
Clasificación de maderas
Clasificación de envases vacíos de retorno
Clasificación de vehículos
Clasificación de animales en pie

Cargas de peligro

EXPLOSIVOS

Pólveras
Mezclas de nitratos
Compuestos de nitro
Mezclas de cloratos
Fulminantes
Municiones
Pirotécnica

LÍQUIDOS INFLAMABLES

Líquidos con punto de inflamación menor de 73^a F.
Líquidos con punto de inflamación entre 73^a F. y
150^a F.

Productos químicos corrosivos y venenosos

Varios.

b) ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA

En la Unión, como en otros países, la clasificación de cargas también fué evolucionando de sus primitivas formas rudimentarias hasta alcanzar el mayor grado de perfección.

Hasta la época anterior a la guerra civil las clasificaciones consistían de tres o cuatro clases y su transformación era lenta y más o menos pareja en todo el país, pero luego con el crecimiento de la red ferroviaria y el aumento del tráfico, tuvo lugar una rápida elaboración que desgraciadamente en vez de orientarse en un sentido uniforme y general, fué una transformación variada e individual a tal extremo que en 1887, en la época de dictarse la Ley de Comercio entre Estados, había nada menos que 130 distintas clasificaciones solamente en el distrito llamado del True Line.

Después está decir que con el rápido desarrollo del tráfico común entre los varios ferrocarriles, esta complicación de clasificaciones era del todo inconveniente, tanto para el cargador como para el acarreador, como resultado de la incertidumbre de la tarifa aplica-

ble a una carga que debía transportarse por dos o más líneas, aparte de los diversos tratamientos que recibían los cargadores en los diferentes ferrocarriles competidores.

La simplificación de la tarificación era ya una necesidad muy sentida antes de la sanción de la mencionada ley y el movimiento hacia la unificación de la clasificación en toda la Unión es también anterior a la misma, pero recién después de entrar en vigor, los ferrocarriles del distrito del Este consiguieron adoptar una clasificación común y en los años subsiguientes se tomaron idénticas medidas en los distritos del Sud y Oeste, que posteriormente dieron por resultado las tres grandes áreas de clasificación que se denominan Territorio Oficial, Territorio Occidental y Territorio Meridional, cuyas clasificaciones rigen en general para todos los transportes efectuados dentro de sus respectivos distritos, salvo en el Estado de Illinois donde rige una clasificación diferente.

El establecimiento de los tres grupos territoriales, si bien mejoró la situación no fué suficiente, pues como las publicaciones se hacían separadamente en cada distrito y eran confeccionadas por comisiones especiales que actuaban en representación de los ferrocarriles interesados, con completa independencia unas de otras y prescindiendo de métodos o principios comunes y además los clasificadores se reimprimían a intervalos irregulares aparte de que los ferrocarriles los alteraban con numerosas excepciones que publicaban individualmente, se hizo inminente la adopción de nuevas medidas para evitar la anarquía.

Por ello en 1907 a raíz de una investigación efec-

tuada por funcionarios ferroviarios se propusieron ciertas medidas preliminares tendientes a la unificación de las disposiciones reglamentarias, cargas mínimas por vagón y descripción de los artículos, ya que no era posible, por las profundas diferencias en las condiciones económicas y comerciales existentes en un país tan extenso, llegar a la simplicidad de una clasificación única y al reajuste de los precios que necesariamente debía seguir a cualquier cambio importante en la clasificación.

En 1908 se organizó una comisión con ese fin y cuando en 1910 por la reforma de la Ley de Comercio entre Estados, la Comisión de Comercio obtuvo el control de la clasificación de cargas, también se ejerció presión en ese sentido.

En 1918 la Comisión de Comercio nuevamente impulsó el movimiento hacia la clasificación uniforme y la unificación de los reglamentos y catálogos de artículos en los tres distritos y después de una tarea intensa pero cumplida con extraordinaria celeridad, se propuso la refundición de las tres grandes clasificaciones en una nueva llamada Clasificación Consolidada de Cargas que se hizo efectiva el 30 de Diciembre de 1919.

Con la refundición de la clasificación si bien no se consiguió la uniformidad en la clasificación de los artículos en las tres zonas y en el Estado de Illinois, pues se consideró que ello solo sería posible hacerlo de un modo gradual, en cambio se obtuvo la única sustancial de las disposiciones reglamentarias y en la descripción de los artículos, envases y mínimos.

La clasificación ahora la publica y controla una comisión integrada por los presidentes de las comisiones de clasificación de los distritos, que debe actuar

siempre con vistas a la clasificación única a cuyo efecto se ha fijado como norma fundamental que toda clasificación individual que ya sea uniforme, solo puede cambiarse por otra igualmente uniforme y que en lo posible las demás modificaciones de clasificación deben estar dirigidas hacia la uniformidad.

La Clasificación Consolidada reúne en un solo volumen a las cuatro clasificaciones en vigor en la Unión, con un reglamento de aplicación y catálogo de artículos comunes, compilada y publicada en su forma y contenido según las minuciosas y rigurosas disposiciones reglamentarias existentes en aquel país sobre la materia y puede calificarse sin vacilación como una obra maestra. La que actualmente está en vigor se la conoce vulgarmente como Clasificación Consolidada No. 10, rige desde el 7 de diciembre de 1935 y es un volumen de 535 páginas con el siguiente ordenamiento y contenido:

La lista y números de registro de las clasificaciones que cancela, un índice del contenido; la nómina de todos los acarreadores que están sujetos a la misma y que suman 956 empresas de transportes; la lista de las tarifas de servicios auxiliares; el índice alfabético por conceptos de la reglamentación y condiciones de aplicación de la clasificación, citando número de página, número de artículo e inciso respectivo que abarca 20 páginas; el índice alfabético de todos los artículos catalogados, señalando los respectivos números de página e ítem correspondiente de la clasificación que comprende 106 páginas; el reglamento de la clasificación y condiciones de aplicación que consta de 44 artículos y ocupa 35 páginas; facsimiles de formularios uniformes de cartas de porte y términos y condiciones del contrato de

transporte, nominativas y a la orden, para transportes nacionales e internacionales, para carga general y animales en pie; el detalle de todas las abreviaturas signos y símbolos que se usan en la clasificación; la clasificación propiamente dicha para las tres zonas territoriales y el Estado de Illinois, que se extiende a 346 páginas y contiene 12.000 renglones.

Para distinguir las varias categorías de aforo se usan letras, números y múltiplos y submúltiplos de clases, variando estas designaciones según los distritos territoriales.

Distrito Oficial y Illinois

Los artículos están clasificados en 15 clases, compuestas por 8 categorías básicas denominadas 1, 2, E.25, 3, E.26, 4, 5, 6, y por 7 múltiplos de la primera clase, a saber: 1.1/4, 1.1/2, D.1, 2.1/2, 3, 3.1/2, 4.-

Distrito Sud

La clasificación consta de 12 clases denominadas 1, 2, 3, 4, 5, 6, A, B, C, D, 11, 12 y los siguientes múltiplos de la primera clase con los cuales suman 18 categorías: 1.1/2, D.1, 2.1/2, 3, 3.1/2, 4.-

Distrito Oeste

El clasificador tiene 16 categorías de aforo entre clases y múltiplos de la primera clase: 1, 2, 3, 4, 5, A, B, C, D, E, 1.1/2, D.1, 2.1/2, 3, 3.1/2, 4.-

Además todas las clasificaciones están complementadas por submúltiplos o porcentajes de la primera clase tales como 27.1/2%, 32.1/2%.

c) ITALIA

En Italia en virtud de la explotación ferroviaria por el Estado, rige también desde hace tiempo la clasificación uniforme de cargas que forma parte de un volumen denominado Condiciones y Tarifas para el transporte de las cosas en los Ferrocarriles de Estado, editado semestralmente y que se vende al público por intermedio de una casa editorial.

Dicha publicación consta de cuatro partes y un apéndice que contienen y agrupan en un solo volumen todos los elementos necesarios para la determinación y aplicación de las tarifas de encomiendas, cargas y hacienda.

La primera parte se refiere a las disposiciones legales y reglamentarias que rigen el transporte de las cosas por ferrocarril.

La segunda parte contiene las disposiciones generales para la aplicación de las tarifas ordinarias y especiales de encomiendas, cargas y hacienda y la tabla de precios según las clases y distancias.

La tercera parte es una recopilación de las disposiciones que reglamentan los transportes especiales, como ser cargas de peligro o nocivas, transportes de metales preciosos, servicios auxiliares, etc.

Por último la cuarta parte comprende la nomenclatura y clasificación de las cosas a grande y pequeña velocidad.

La clasificación está construida sobre la base de 47 clases (41 a 87) en orden decreciente de valores y en cuanto respecta a su relación con el peso de la carga, se funda en dos conceptos generales, a saber: Despachos sin vínculo de peso y Despachos sujetos a un mínimo

de peso. En otras palabras; consignaciones por menos de vagón y consignaciones por vagón; que practicamente se traducen en los cuatro mínimos de peso siguientes: 50 Kgs., 5000 Kgs., 10.000 Kgs. y 15.000 kgs.

El clasificador ofrece la siguiente disposición gráfica en el ordenamiento de la nómina de los artículos y su clasificación:

Número de orden
Nombre del artículo
Clasificación según los distintos mínimos de peso
Número de la tarifa especial si la hay
Normas de carga y acondicionamiento.

La técnica de construcción del catálogo ofrece los siguientes caracteres:

Descripción de los artículos por su denominación genérica y específica y utilización de las remisiones de una descripción a otra.

4) FRANCIA

El clasificador único de los ferrocarriles franceses es del tipo genérico por excelencia y además sintético, pero está complementado por un catálogo de mercaderías, anexo aunque independiente, donde constan por orden alfabético todas las especies que comprenden el rubro general y su asimilación a la clasificación, de modo que ésta se va estructurando a base casi exclusiva de rubros genéricos cuyo análisis se halla en el elenco específico de las mercaderías, al cual se van incorporando las especies sin necesidad de tocar la clasificación.

La clasificación está constituida por 6 categorías y una clasificación especial para vehículos.

Como los clasificadores de otras naciones, está precedido por el texto completo de la reglamentación y condiciones de aplicación de las tarifas, y también lo

edita periódicamente una casa comercial que le vende al público a un precio módico.



Como resultado del examen objetivo y comparado de los clasificadores de cargas en vigor en los países de América y Europa, de los cuales ha sido posible obtener la información necesaria, cuya reseña sintética se ha hecho precedentemente, se llega a la conclusión que desde el punto de vista formal todos ellos constituyen cuerpos orgánicos y completos que condensan todas las disposiciones y normas para la determinación de la clasificación y aplicación integral de las tarifas, a diferencia de los manuales que solo contienen reglamentaciones parciales o fragmentarias e insuficientes para aplicar las tarifas sin el auxilio o consulta de la ley o el Reglamento General de Ferrocarriles.

En lo que respecta a su forma de publicación y a su difusión y circulación entre los usuarios de los ferrocarriles de aquellos países, se ha visto que es perfecta y al alcance de todos los interesados en virtud de la organización de su edición y venta al público a precios razonables.-



III.- LOS PROBLEMAS DE LA CLASIFICACION UNIFORME

El estudio de la clasificación uniforme exige, aparte de la clasificación en sí, el examen y consideración de las siguientes cuestiones:

- 1.- El reglamento de aplicación
- 2.- El catálogo de los artículos
- 3.- La cantidad de clases o categorías de aforo
- 4.- Los pesos mínimos de carga
- 5.- La estructura y ordenamiento del clasificador
- 6.- La edición y publicación

Está de más decir que las soluciones que se adopten sobre estos puntos no pueden ser arbitrarias ni demasiado teóricas o ideales, puesto que por principio no deben alejarse de la realidad actual de cosas, a cuya gravitación no han de escapar si se aspira a que resulten practicables.

Es evidente que la unificación es un problema intrincado, que por sus propias dificultades técnicas y por el nexo de los intereses creados, únicamente solubre sobre la base de concesiones recíprocas entre las partes y mediante el estímulo de una fuerte dosis de buena voluntad.

En cuanto a su amplitud, la clasificación común debe abarcar las encomiendas, cargas y animales en pie como asimismo las respectivas condiciones reglamentarias de su aplicación, pero este estudio solamente se circunscribirá a las cargas y sus condiciones de aplicación.

a) EL REGLAMENTO DE APLICACION

El reglamento de la clasificación es el conjunto de normas que gobiernan la aplicación de aquella a los efectos del aforo de las cargas. En nuestro país tiene su fuente en la ley y en el reglamento general de ferrocarriles, cuyas disposiciones fijan los límites de la libertad de tarificar y determinan la extensión de la

facultad de las empresas para reglar los detalles que escapan a sus generalizaciones.

El reglamento de la clasificación debería ser un cuerpo orgánico y completo donde se encontraran ordenadas todas las prescripciones legales y reglamentarias, las disposiciones complementarias y las definiciones y previsiones necesarias para el aforo de las cargas y la solución de todas las cuestiones que más frecuente y generalmente se presentan en la práctica del aforo, sin necesidad de recurrir a otro texto. Tal es el concepto que informa el contenido de los reglamentos de las clasificaciones vigentes en todos los países menos en el nuestro.

En efecto, las llamadas disposiciones generales y condiciones de aplicación de los clasificadores de los ferrocarriles argentinos, están compiladas con un criterio indefinido, pues consisten en una especie de selección incompleta y de acierto discutible, de disposiciones del reglamento general de ferrocarriles complementadas con reglamentaciones propias de las empresas sobre determinados puntos, acusando omisiones inexplicables comparadas con algunas de las reglas que contienen.

Con este modo de compilación, lo único que se ha conseguido es hacer un reglamento de poca utilidad práctica y técnicamente malo, pues además de ser incompleto tiene el agravante de inducir a error de apreciación, ya que al incorporar unas prescripciones del Reglamento General de Ferrocarriles y excluir otras, la primera y más lógica deducción es pensar que las disposiciones omitidas no rigen, lo cual no es cierto.

De lo expuesto se infiere que la reglamentación del clasificador, según el sistema argentino no es otra cosa que un recordatorio de algunas de las disposiciones del Reglamento General de Ferrocarriles sin responsabilidad

por las cláusulas no recordadas.

Si no se desea hacer preceder a la clasificación de cargas de todas las disposiciones que de un modo directo o indirecto se vinculan a la aplicación de las tarifas, mucho más práctico y preciso sería consignar únicamente las excepciones al reglamento general de ferrocarriles, aplicables en virtud de acordar un trato más favorable que aquél al cargador.

Como consecuencia de esta situación resulta que la reglamentación anexa exprofeso a los clasificadores para el gobierno de su aplicación, es insuficiente por sí sola para resolver cualquier caso de aforo sin necesidad de recurrir a la ley, al reglamento de ferrocarriles o a disposiciones publicadas por separado como suplementos a las tarifas.

Lo que se deja dicho basta para demostrar la sentida necesidad de una compilación integral y ordenada de todas las disposiciones que reglamentan el aforo y la aplicación de las tarifas, para que se termine de una vez para siempre con la actual dispersión que dificulta y complica esta materia más de lo que ya naturalmente es.

Yendo ahora al estudio comparativo de las propias condiciones de aplicación de la clasificación y tarifas, las diferencias más notables que se observan entre las disposiciones reglamentarias en vigor en los diferentes ferrocarriles, son las que se refieren a:

- 1.- Peso de aforo de las cargas voluminosas
- 2.- Volumen de los bultos de formas irregulares
- 3.- Aforo de las consignaciones compuestas de varios artículos.
- 4.- Redondeo de peso

Peso de aforo de las cargas voluminosas

No obstante que el artículo 231 del Reglamento

General de Ferrocarriles establece la norma a seguir para determinar el peso de las cargas de poco peso en relación a su volumen, no todas las empresas se ajustan a ella y es así como algunas acuerdan un trato más favorable al cargador, reduciendo generalmente a la mitad la exigencia del referido artículo.

Volumen de los bultos de formas irregulares

Tampoco en este aspecto existe uniformidad y mientras algunos clasificadores establecen que el volumen de los bultos irregulares deben determinarse en base a sus dimensiones mayores considerándolos como cuerpos cúbicos, otros prescriben la capacidad real.

Redondeo de peso

Mientras algunos ferrocarriles redondean las fracciones a los 10 ó 100 kilogramos superiores, según se trata respectivamente de tarifas por lotes o por vagón, otros proceden del siguiente modo:

Tarifas por lotes: No se computan las fracciones menores de 5 kgs.- Las fracciones de 5 o más kgs. se toman como 10 kgs.

Tarifas por vagón: No se computan las fracciones menores de 50 kgs. Las fracciones de 50 o más kgs. se toman como 100 kgs.

Aforo de las consignaciones compuestas de varios artículos

No existe tampoco en este aspecto de la aplicación de las tarifas la uniformidad que es de desear y sobre el punto la situación es la siguiente en los diversos casos que se pueden presentar:

Consignaciones de 100 kgs. o menos

Como regla general todos los ferrocarriles cobran 100 kgs. como mínimo, pero unas compañías cobran dicho mínimo a la tarifa correspondiente a la mercadería de clasificación más alta, mientras que otras cobran el mis-

no peso total pero aplicando a cada clase de mercadería su tarifa correspondiente por fracciones mínimas de 10 kgs. por clase y en los casos que el peso de conjunto no alcanzara a los 100 kgs. permiten atribuir a la mercadería que paga menor tarifa el peso faltante para cubrir ese mínimo.

Consignaciones de más de 100 kgs. compuestas por artículos cuyo peso separado no alcanza a 100 kgs.

Los clasificadores que en el ejemplo anterior establecen el aforo de la carga a la tarifa más elevada, en este caso también determinan que el peso total de la consignación debe aforarse a la tarifa correspondiente a la mercadería de mayor clasificación, salvo que convenga más al cargador aforar cada artículo por su clase con mínimo de 100 kgs. para cada uno. Para los clasificadores que admiten el aforo por fracciones de 10 kgs. por clase, este caso está involucrado en el precedente.

Consignaciones de más de 100 kgs. en general

El agrupamiento de varios artículos componiendo una sola consignación, se permite también, para completar el peso mínimo necesario para aplicar una tarifa más conveniente, tratándose de artículos clasificados con mínimos mayores de 100 kgs., pero en forma diversa según los ferrocarriles, algunos de los cuales se ajustan estrictamente a lo dispuesto en el Reglamento General de Ferrocarriles, mientras que otros acuerdan condiciones más favorables para el público. Así se tiene que ciertos clasificadores establecen que para una consignación de varios artículos clasificados en la misma categoría y con un mismo mínimo de peso, a los que aislados correspondería aplicar la tarifa por cantidades menores, se aplicará la tarifa como si se trata de un solo artículo, siempre que en conjunto el peso alcance al mínimo exigido.

Del mismo modo, una consignación de artículos de diferentes clases, con un mismo mínimo podrá agruparse para formar el mínimo establecido a efecto de aplicar la tarifa de la clase más alta, siempre que ello resulte más favorable al cargador que aplicando el peso efectivo sobre cada clase.

En cuanto a las cargas por vagón prescriben que para un vagón completo de productos de dos o más clases se aplicará la tarifa que corresponda a la clase más alta de las mercaderías que componen la consignación, siempre que convenga más que peso efectivo y tarifa de cada clase por cantidades menores.

En cambio, otros clasificadores sancionan mayores ventajas para el cargador al reglamentar con más elasticidad el agrupamiento de las mercaderías a los efectos del afere, a cuyo respecto establecen que una consignación compuesta de varios artículos de clases iguales o distintas y de mínimos iguales o distintos y a los cuales aisladamente correspondería aplicar la tarifa para cantidades menores, podrán aforarse del siguiente modo, siempre que convenga más al cargador que asignar a cada artículo su clase y mínimos correspondientes:

- 1.- Cuando los mínimos y clases sean iguales se considerará el conjunto de artículos como si se tratara de uno solo.
- 2.- Cuando los mínimos sean iguales y las clases sean distintas se cobrará la tarifa mayor correspondiente al mínimo que se aplique considerando el conjunto de artículos como si se tratara de uno solo y en los casos en que el artículo de menor tarifa exceda del mínimo de peso, se podrá descontar de él el peso suficiente para formar el mínimo del artículo de tarifa mayor.
- 3.- Cuando los mínimos sean distintos y las clases sean iguales se podrá aplicar la tarifa como si se tratara de un solo artículo, aforando con el peso mínimo mayor correspondiente a la clase que se aplica.
- 4.- Cuando las clases y los mínimos sean distintos

se considerará el conjunto como si se tratara de un solo artículo, aplicando la tarifa correspondiente al artículo que en base al peso del conjunto soporte la clasificación más alta y en los casos en que el artículo de menor tarifa exceda del mínimo de peso, se podrá descontar de él el peso suficiente para formar el mínimo del artículo de tarifa mayor.

Con todo, la reglamentación del agrupamiento de los artículos que componen una consignación, a los fines del aforo, y aun teniendo en cuenta aquellas que acuerdan un trato más favorable, es demasiado rígida para las actuales circunstancias de tan intensa competencia caminera, particularmente ciertas disposiciones un poco anticrónicas y que se caracterizan por no ser del todo justas y lógicas, tal como aquella que no admite el aforo de cada artículo por su peso efectivo a la tarifa correspondiente al peso del conjunto de la consignación, que en algunos casos llega a constituir una especie de despojo, si se considera que la exigencia de un mínimo determinado de peso para gozar de una tarifa menor tiene por fundamento el mejor aprovechamiento de los vagones y que no obstante cumplirse ese requisito se coloca en desventaja al cargador por el hecho de transportar en una misma consignación dos o más mercaderías diferentes, pues no se admite el aumento proporcional del flete sino que se exige el pago de un falso flete.

El caso referido puede presentarse tanto en las consignaciones por lotes como en las de vagón completo y el siguiente ejemplo lo ilustra con una elocuencia que ahorra todo comentario:

Aforo de una consignación compuesta de 2.500 kgs. de alpiste en bolsas y 2.500 kgs. de aguardiente en barriles, despachadas en el F.C.B.A.P. a una distancia de 600 kilómetros:

Aforo en vigor:

5.000 Kgs. x 44.25 (6a. clase) :	§ 221.25
----------------------------------	----------

Aforo propiciado:

2.500 Kgs. x 31.19 (8a. clase) :	§ 78.00
2.500 Kgs. x 44.25 (6a. clase) :	§ 110.65
	<u>§ 188.65</u>
Falso flete	§ 32.60

La injusticia del sistema vigente se hace más notoria al considerar que si el cargador despacha 5.000 kgs. de alpiste en bolsas, el ferrocarril no puede cobrar más que la clase 8a., o sea un flete de § 155.95 a 600 kms. de distancia y por el hecho de hacer un despacho mixto al que correspondería un aumento proporcional de flete de § 32.70, la empresa cobra un recargo de § 65.30 o sea un exceso de § 32.60 sobre lo justo y razonable.

En el reglamento de aplicación del clasificador uniforme proyectado por la Comisión Asesora de Tarifas, se ha reaccionado contra ese procedimiento dominante hasta ahora en todos los clasificadores de nuestros ferrocarriles, optando por la solución que imponía la lógica y que consiste, para las cargas por lotes en aplicar a cada artículo con mínimo de 10 kgs. por clase, la tarifa que le correspondería como si alcanzara por sí solo el peso total del conjunto, sujeto éste a los mínimos que determine el clasificador. En las cargas por vagón se propone también aplicar a cada artículo la tarifa que tuviere asignada "por vagón", siempre que el peso total del conjunto alcance al mínimo del artículo que lo tenga más elevado, permitiendo además, si el peso del conjunto no alcanzara a dicho mínimo, completarlo atribuyendo el peso faltante al artículo de tarifa más baja. La única deficiencia del proyecto, en este aspecto, es la no extensión del mismo temperamento a las consignaciones integradas por varios artículos cuya base de aforo sea para unos

igual a la carga máxima del vagón y para otros menor que ella. Debido a esa omisión se puede dar el caso injusto que, no obstante estar la capacidad del vagón completamente ocupada y sin posibilidad de poder alcanzar el peso de máximo porte, haya que pagar el flete con mínimo de la carga máxima por el solo hecho de tratarse de una consignación mixta.

Esta es la tendencia, que por imperio de la competencia caminera, más que por razones teóricas, se está introduciendo en nuestra tarificación por medio de algunas tarifas especiales. El mismo concepto rige en los ferrocarriles franceses, pero con carácter más amplio aún, pues admite el agrupamiento de mercaderías aforadas las unas con tarifas ordinarias y otras con tarifas especiales.

Atento a estos antecedentes es dable esperar que dentro de breve tiempo este criterio rija como norma general y si así no fuera, cuando menos debe ser el principio que presida este aspecto de la futura clasificación uniforme, con lo cual se simplificará y se hará más justo el aforo aboliendo las filigramas del procedimiento vigente.

b) EL CATALOGO DE LOS ARTICULOS

La cantidad de mercaderías clasificadas por nuestros ferrocarriles a los efectos de la tarificación es variable según las empresas, pero en términos generales puede decirse que su número oscila entre 1500 y 2000 artículos catalogados, cuyas nóminas con pocas diferencias están compuestas sobre la base de los siguientes grupos genéricos:

- 1.- Almacén y fiambrería
- 2.- Armería
- 3.- Aparatos y máquinas finas

- 4.- Bazar, cristalería, fantasía, electroplata, juguetería, lamparera, loza, metal blanco, pladur, porcelana, alfarería, vidrio, yeso y quincallería.
- 5.- Cirujía, óptica, física, fotografía y música.
- 6.- Cigarrería.
- 7.- Caucho, ebonita, goma, gutapercha, loza y corcho.
- 8.- Cueros, lana, cerda y pelo.
- 9.- Combustibles y lubricantes.
- 10.- Droguería, farmacia y química.
- 11.- Explosivos, corrosivos y sustancias peligrosas.
- 12.- Envases
- 13.- Envases de retorno.
- 14.- Ferrería y pinturería.
- 15.- Frutas, legumbres y hortalizas.
- 16.- Gas, electricidad y radiotelefonía.
- 17.- Herrería, hojalatería, albañilería, carpintería, tornería y materiales de construcción.
- 18.- Herramientas agrícolas y artículos rurales.
- 19.- Insecticidas, parasiticidas y desinfectantes.
- 20.- Librería, imprenta y papelería.
- 21.- Nueblería y colchonería.
- 22.- Minerales en estado nativo.
- 23.- Minerales elaborados.
- 24.- Maquinaria de agricultura armada.
- 25.- Maquinaria de agricultura desarmada.
- 26.- Maquinaria de industria armada.
- 27.- Maquinaria de industria desarmada.
- 28.- Ornamentos litúrgicos.
- 29.- Peluquería y perfumería.
- 30.- Plantas y semillas.
- 31.- Sanitarios.
- 32.- Tienda, mercería, sastrería, ropería, sedería, zapatería, sombrerería, sport y tapicería.
- 33.- Talabartería, lomillería y curtisambro.

34.- Vehículos armados.

35.- Vehículos desarmados.

Los catálogos adolecen de los defectos propios de una construcción empírica, pues basta su simple lectura para ver que no responden a un método o plan definido y que si en su origen lo tuvieron, se fué desvirtuando o dematuralizando a través de las ampliaciones y modificaciones que de continuo fueron objeto.

Entre los defectos más resaltantes que acusan algunos clasificadores merecen especial mención los siguientes:

Las remisiones: El uso y abuso de las remisiones de un ítem a otro encuentra su expresión más típica en el clasificador del P.C.O. y sus semejantes, según puede comprobarse por el siguiente ejemplo:

Achicoria fresca	:	véase	verdura
Verdura (no especificada)	:	"	legumbres frescas
Legumbres frescas (no especificadas)	:	"	pág.127,128 y 129

y recién en la página 128 se lee; Legumbres frescas
3/1 - 5/1 y 6/1.

Esta grave falla debe desaparecer de los clasificadores y así lo ha entendido la Comisión Asesora de Tarifas, que como se ha dicho, proscribió de su proyecto las remisiones.

La nomenclatura: La nomenclatura y terminología en no pocas ocasiones resulta deficiente o anticuada. Deficiente en cuanto se describen los artículos con ambigüedad o porque se usan nombres que son marcas comerciales y anticuada al emplear expresiones de otras épocas o formas ortográficas en desuso, que como las de los ejemplos del C.A. que se citan a continuación relevan del comentario:

Hierro	:	véase	hierro
Destilado	:	"	kerosene
Ceresita	:		

Las descripciones merecen también severa crítica cuando se introducen vocablos de la jerga vulgar, como la palabra "kilo", término del todo impropio y carente de sentido definido, que se usa en sustitución de kilogramo y que salvo contadas excepciones se ha generalizado en la terminología de los clasificadores y tarifas con grave daño de la forma gramatical.

Artículos no especificados: Otros de los defectos del catálogo es que no todos los rubros específicos tienen su correspondiente renglón genérico que cubra a los artículos del mismo género no incluidos en la clasificación, a causa de lo cual actualmente se multiplican los aforos por analogía o asimilación.

Los pocos ejemplos expuestos, que no son casos de excepción sino una muestra de errores corrientes en la redacción y construcción de las listas de los artículos clasificados, demuestran que el análisis del catálogo y nomenclatura de nuestros clasificadores lleva a toda clase de comprobaciones y por lo tanto se impone el deber de enmendarlos en la primera oportunidad que se presente y que por supuesto no deben reeditarse en el futuro clasificador uniforme.

También se impone la ampliación de las lista de artículos, para ponerla a tono con el progreso comercial e industrial alcanzado por la nación, desde que en este aspecto en general todos nuestros clasificadores no han evolucionado mayormente y comparados con los de otros países aparecen como primitivos y rudimentarios en su elaboración.

Para ilustrar el caso basta con la muestra del clasificador norteamericano que en el renglón "Muebles", por ejemplo, se verifica un contenido de 560 especificaciones que ocupan 16 páginas a doble columna.

e) LAS CLASES O CATEGORIAS DE AFORO

Si se sigue desde sus comienzos la evolución de la clasificación de cargas, se observa que ésta se inicia en una forma harto rudimentaria hasta llegar, a través de muchas reformas, al alto grado de diferenciación y perfeccionamiento alcanzado en la actualidad en los países más adelantados en materia ferroviaria.

Al principio las mercaderías destinadas al transporte se clasificaban en pesadas y livianas; el primer grupo consistía de artículos cuyo peso era considerable en relación a su volumen, mientras que en segundo comprendía aquellos cuyo peso era poco respecto del espacio que ocupaban.

Los artículos pesados se aferaban en base al peso y los livianos en base al volumen.

Luego, como consecuencia de la incorporación del ganado en pie al tráfico ferroviario, a la primera forma de clasificación siguió otra tripartita, a saber: cargas de volumen, cargas pesadas y animales en pie y a ésta, mediante sucesivos desdoblamientos impuestos por las necesidades económicas y el paulatino desarrollo de la industria ferroviaria y de su tráfico, siguieron las diferenciaciones en cuatro y más categorías, hasta llegar a las clasificaciones actuales.

Lo que antecede permite inferir que la cantidad de categorías que integran las clasificaciones es una consecuencia del desarrollo del tráfico y de la economía del país en que aquellas se aplican y de consiguiente no puede ser arbitraria sino concordante con las modalidades de los transportes a los cuales deba aplicarse.

Con motivo de la competencia carretera que vienen soportando los ferrocarriles en el campo doctrinario

aun en la práctica de algún país, la tendencia a la alta diferenciación en la clasificación de la carga ha sido muy atacada y con el pretexto de romper la rigidez de las clasificaciones en uso, se llega a sostener y hasta ensayar como una novedad las generalizaciones más primitivas de la clasificación de mercaderías. Un ejemplo a mano es el ensayo del Ferrocarril Central del Uruguay, en cuyo sistema se substituyó el clasificador de cargas por los siguientes grupos de artículos:

- 1.- Lana, cueros secos, pluma y cerda.
- 2.- Cereales, oleaginosas, subproductos de los mismos, melones, sandías y naranjas.
- 3.- Envases vacíos.
- 4.- Toda clase de carga no comprendida en los grupos precedentes.

El simple enunciado de esta clasificación permite afirmar que solo puede ser viable en un país de economía rudimentaria y adoptar tal sistema en nuestro país equivaldría poco menos que a un suicidio económico. Aquellos que lo apoyan, evidentemente no se han detenido a ponderar sus consecuencias o aparentan ignorar que al presente algunos de los clasificadores de los ferrocarriles nacionales contienen hasta 36 distintas categorías de aforo y que de consiguiente el cambio sería demasiado brusco.

retrogradar las clasificaciones a sus expresiones más simples, porque un factor en parte esporádico y transitorio perturba más de lo justo la actividad ferroviaria, no es una solución. El remedio sería cuando menos tan male como la enfermedad. La solución debe ser de otro orden y consiste en encauzar el tráfico caminero hacia la regularización de su tarificación, para que la competencia que haga al riel sea la que por la natural

gravitación de sus características de moderno medio de transporte con reducido costo de explotación debe restarle al tráfico por ferrocarril, sea absorbiéndole una parte del ya existente y todo o parte del nuevo que se crea por su influencia civilizadora.

Reducido el problema a sus verdaderos términos, es obvio que corresponde defender en el interín la industria ferroviaria con medidas temporarias de emergencia, pero no por ello dejarse dominar por ideas extremas tendientes a la destrucción del regimen existente al cual en definitiva deberán avenirse los nuevos modos de transporte.

Por otra parte, si la competencia carretera sin control ni medida, exigiera que los ferrocarriles, al menos por ahora, se inclinaran hacia la generalización de la clasificación que implica la reducción del número de categorías de aforo que constituye la característica más sobresaliente de la tarificación carretera, no hay que olvidar que el efecto de una clasificación de cargas tiene lugar, no solo por la clasificación en sí misma, sino por la escala de precios que a cada clase se atribuye y que por su gravitación puede, si se quiere, modificar la propia clasificación hasta el extremo de hacerla desaparecer con solo asignar a todas las clases una idéntica escala de precios.

Con esto se quiere poner de manifiesto que para solventar una situación transitoria, que como tal debe considerarse la competencia de los automotores en su manifestación actual, no es necesario destruir la obra de tantos años de trabajo y el cúmulo de experiencia que significan los clasificadores de cargas, pues basta y sobra con modificar y hacer jugar las bases de las tarifas en la medida de lo necesario.

En efecto, practicamente puede conseguirse el mi'

resultado de una generalización de la clasificación sin tocar a ésta para nada, mediante la sola modificación de la escala de precios aplicable, atenuando las diferencias de valores entre las clases tanto cuanto convenga a la situación que haya que cubrir.

Tal es el concepto dominante de las tarifas especiales llamadas de competencia carretera, que como las del P.C.B.A.P., con un absoluto respeto del clasificador de cargas y mediante una pronunciada atenuación de las diferencias de los valores de las clases entre sí, principalmente en las más altas, han sustituido a los precios de las tarifas ordinarias que dejaron de tener actualidad.

En atención a estos antecedentes, en este trabajo, como se adelantó al principio, se desecha la doctrina abolicionista de la clasificación y se propicia el mejoramiento de la existente por el expediente de su unificación y la adopción del número de clases de aforo que exijan las necesidades y modalidades de nuestra economía.

Como resultado del estudio comparativo de las clasificaciones vigentes en lo que respecta a la cantidad de clases constitutivas de las mismas, se comprueba que en este aspecto, como en muchos otros, existe la misma falta de uniformidad en la elaboración de las clasificaciones como característica sobresaliente. En efecto, el siguiente cuadro, que es una expresión sintética de la situación presente en lo relativo a este punto, basta para fundar solidamente el juicio precedente:

F.C.	Clases Básicas		Clases Complementarias		Total
	Ordinarias	Reducidas	Ordinarias	Reducidas	
S.	8	4	8	4	24
B.A.F.	10	4	10	4	28
O.	8	4	8	4	24
C.A.	12	4	12	6	34
R.P.B.	12	4	12	4	32
S.A.L.N.H.	7	3	-	-	10
P.D.C.C.	8	4	-	-	12
C.B.A.	8	4	-	-	12
N.E.A.	8	4	-	-	12
E.R.	8	4	-	-	12
P.B.A.	8	4	8	4	24
M.	8	4	16	8	36
C.C.	8	4	8	-	20
T.V.R.	8	4	8	-	20
C.G.B.A.	8	4	13	7	32
C.N.A.	10	4	-	-	14
S.F.	4	10	10	-	24



BIBLIOTECA

RESUMEN

- 1.- Clasificador con 36 clases de aforo
- 1.- " " 34 " " "
- 2.- Clasificadores con 32 clases de aforo
- 1.- Clasificador con 28 clases de aforo
- 4.- Clasificadores con 24 clases de aforo
- 2.- " " 20 " " "
- 1.- Clasificador con 14 clases de aforo
- 4.- Clasificadores con 12 clases de aforo
- 1.- Clasificador con 10 clases de aforo

Como puede apreciarse, la cantidad de clases que integran las clasificaciones de cargas de nuestros ferrocarriles varían entre cifras muy extremas como son 10 y 36 clases respectivamente para el mínimo y máximo.

Además se constata la tendencia a clasificar a base de un número alto de categorías, pues de 17 empresas consideradas 12 de ellas tienen 20 o más clases de aforo. Naturalmente que este cómputo resultaría muy atenuado si al efecto de la comparación se descartan las clases complementarias, que deben su origen a la exclusión de los frutos del país del aumento general de tarifas del año 1922, que vienen a constituir dentro de los sistemas en vigor un desdoblamiento artificioso creado para salvar la referida eventualidad y que en consecuencia está condenado a desaparecer con una reforma de fondo de las actuales clasificaciones y tarifas.

Excluyendo las clases complementarias se tendría la siguiente situación, que responde a la estructura original de las clasificaciones:

F. C.	Clases Básicas		TOTAL
	Ordinarias	Reducidas	
S.	8	4	12
B.A.P.	10	4	14
O.	8	4	12
C.A.	12	4	16
R.P.B.	12	4	16
S.A.L.N.H.	7	3	10
P.D.C.C.	8	4	12
C.B.A.	8	4	12
N.E.A.	8	4	12
E.R.	8	4	12
P.B.A.	8	4	12
M.	8	4	12
C.C.	8	4	12
T.V.R.	8	4	12
C.G.B.A.	8	4	12
C.N.A.	10	4	14
S.F.	10	4	14

RESUMEN

2 clasificadores con 16 clases de aforo

11 " " 12 " " "

3 " " 14 " " "

1 clasificador " 10 " " "

Establecer cual es la cantidad de clases que deben integrar el clasificador uniforme equivale a considerar y ponderar una serie de factores y circunstancias determinantes, entre los cuales adquiere valor preponderante la situación actual, expuesta en los cuadros precedentes.

En general puede considerarse preferible adoptar

una cantidad más bien grande que pequeña de clases, porque haciendo una clasificación a base de muchas categorías, además de conseguirse una mayor justicia y equidad en el aforo de la carga, indudablemente contribuye a evitar la publicación de aquellas tarifas especiales cuya única misión consiste en rebajar en una cuota porcentual las tarifas resultantes de clasificaciones de poca amplitud.

Los antecedentes extranjeros sobre este punto son un tanto desconcertantes, pues si bien las clasificaciones ausan cierta tendencia a adoptar un número alto de clases, hay tanta diferencia entre ellas que no permiten deducir una norma común, precisamente porque cada una responde a condiciones y modalidades de tráfico típicas de sus respectivos países.

En nuestro caso, para no correr el riesgo que la nueva clasificación sea menos que cualquiera de las que van a ser sustituidas, la cantidad mínima de categorías a que debe ajustarse el clasificador uniforme, debe ser la correspondiente a la clasificación actualmente en vigor que tenga mayor amplitud, vale decir 16 clases, exclusión hecha de las complementarias en mérito a las razones aducidas más arriba.

Con este criterio se asegura el mejoramiento y ampliación de la clasificación hasta el nivel de la mejor o cuando menos se evita su deterioramiento.

En cuanto al máximo, no es fácil determinarlo, puesto que es una cuestión que depende del concepto con que se encare la graduación de los valores de las clases entre sí, pero si se hace una reforma con vistas a no alejarse demasiado de la estructura de los sistemas en vigor, tal cual regian en su forma originaria, el número máximo de categorías de aforo no debe sobrepasar en mucho

al mínimo propuesto de 16 clases, ya que éste puede estimarse suficientemente amplio para satisfacer nuestras necesidades, máxime si se tiene en cuenta que una cantidad aproximadamente igual de clases ha servido para construir clasificaciones destinadas a países de gran potencial económico e intenso intercambio comercial.

d) LOS PESOS MÍNIMOS DE CARGA

Los pesos mínimos de carga tienen su origen en la posibilidad de un mayor o menor aprovechamiento de la capacidad de carga de los vehículos y las cuestiones que plantean es preciso contemplarlas en sus dos modalidades: las cargas por menos de vagón completo o sea por lotes y las cargas por vagón completo.

Al entrar al estudio de este punto es la ocasión de hacer resaltar que todos nuestros clasificadores definen impropiaemente los transportes de cargas que no alcanzan a completar un vagón, al denominar "mínimos por consignación" a los pesos mínimos correspondientes a cargas por menos de vagón completo. De acuerdo a ello, en la técnica de esos clasificadores una consignación es un despacho por menos de vagón completo, concepto erróneo que debe corregirse adoptando una expresión más precisa y propia.

PESOS MÍNIMOS DE LAS CARGAS POR LOTES

La fijación del número y quantum de los pesos mínimos para el transporte de cargas por lotes a que debe ajustarse una moderna clasificación, constituye un problema de notoria importancia, con caracteres propios en cada país y de grandes consecuencias en la economía ferroviaria, en virtud de la gravitación de varios e importantes factores como son el aprovechamiento de los vagones, la capacidad receptiva de cargas de las poblaciones y la competencia carretera, los cuales y en modo especial esta

última, han concurrido a modificar viejos conceptos y a hacer evolucionar la práctica de la multiplicidad de los mínimos hacia una nueva tendencia a la reducción de su cantidad.

En los ferrocarriles argentinos la situación actual en cuanto atañe a los mínimos de peso para los transportes por lotes está demostrada a continuación:

Ferrocarriles	mínimos por lotes, en kilogramos				
S.	100	1000	3000	5000	10000
C. A.	100	1000	3000	5000	
B. A. P.	100	1000	3000	5000	
R. P. B.	100	1000	3000	5000	
O.	100	1000	3000	5000	
S. A. L. N. H.	100	1000	3000	6000	
P. D. C. C.	100	1000	3000	5000	
C. B. A.	100	3000	5000		
N. E. A.	100	1000	3000	5000	
K. R.	100	1000	3000	5000	
P. B. A.	100	1000	3000	5000	
M.	100	1000	3000	5000	
C. C.	100	1000	3000	6000	
T. V. R.	100	1000	3000	6000	
C. G. B. A.	100	1000	3000	5000	
C. N. A.	100	1000	3000	6000	
S. F.	100	1000	3000	5000	6000

Por el cuadro que antecede se comprueba que actualmente hay 14 clasificadores con 4 mínimos, 2 con 5 mínimos y 1 con 3 mínimos, los que expresados en kilogramos comparan como sigue:

100	3000	5000			: 1 ferrocarril
100	1000	3000	5000		: 10 ferrocarriles
100	1000	3000	6000		: 4 "
100	1000	3000	5000	6000	: 1 ferrocarril
100	1000	3000	5000	10000	: 1 "

A primera vista parecería que no habría que vacilar en adoptar para un clasificador común para nuestro país, la cantidad de cuatro mínimos y que ellos deberían ser 100, 1000, 3000 y 5000 kilogramos respectivamente, que

evidentemente sería la solución que menos intereses creados lesionaría, puesto que de 17 empresas 14 tienen dicha cantidad de mínimos, en 10 ferrocarriles los mínimos son exactamente esos y los 2 ferrocarriles que tienen 5 mínimos, los cuatro primeros también coinciden con los propuestos. Quedarían pues, más afectadas solamente 5 empresas, para las cuales la diferencia con la nueva situación no sería tan acentuada como para fundar una oposición insalvable.

En el proyecto de la Comisión Asesora de Tarifas se aboga por tres mínimos de 100, 1000 y 4000 kilogramos respectivamente, aunque una vez resuelta en tres la cantidad de pesos mínimos a establecer parecería más aceptable, por sus antecedentes, que tales pesos mínimos fueran 100, 1000 y 5000 kilogramos o bien 100, 1000 y 3000 kilogramos si es que se tiene en vista no apartarse demasiado de la realidad actual. Pero no es tan solo ese aspecto el que debe cuidarse y antes de decidir sobre punto tan trascendente es necesario hacer otras consideraciones que puedan inducir a modificar el criterio.

En efecto, por una parte se tiene el decreto reglamentario de la ley de coordinación de transportes que en su artículo 80 establece que las cargas transportadas por automotores se aforarán en cantidades no menores de 50 kgs., antecedente tan importante como para decidir a los ferrocarriles a bajar a 50 kgs. el peso mínimo de aforo que ahora es de 100 kgs.

Por otra parte si bien la clasificación decreciente en función inversa del peso transportado está fundada en el mejor aprovechamiento del vagón por un cargamento de mucho peso comparado con otro de poco peso, en términos generales hay que convenir que en los despachos por lotes el mejor aprovechamiento del tren redante es más teórico

que efectivo, por eso entre otros motivos, los clasificadores modernos tienden a disminuir la cantidad de pesos mínimos, hasta llegar a la expresión más simple de un solo mínimo para los transportes por menos de vagón completo.

Para corroborar esta afirmación en nuestro caso, basta con examinar las escalas de clasificación vigentes que están fundadas en el principio de un aforo decreciente con el paulatino aumento del peso transportado, las cuales demuestran la mayor arbitrariedad de procedimientos que se pueda imaginar, según lo atestigua el siguiente esquema que es una síntesis que ahorra llenar páginas con la transcripción de las escalas en uso en cada ferrocarril:

B.A.P.	:	10	clases	-	5	mínimos	-	87	escalas
T.V.R.	:	8	"	-	4	"	-	67	"
C.C.	:	8	"	-	4	"	-	59	"
H.R.	:	8	"	-	4	"	-	33	"
R.P.B.	¥	12	"	-	4	"	-	76	"
B.A.L.N.H.	:	10	"	-	4	"	-	58	"
P.D.C.C.	:	8	"	-	4	"	-	37	"
N.E.A.	:	8	"	-	4	"	-	38	"
M.	:	8	"	-	4	"	-	41	"
C.B.A.	:	8	"	-	3	"	-	22	"
C.A.	:	12	"	-	4	"	-	60	"
C.N.A.	:	10	"	-	4	"	-	72	"
C.G.B.A.	:	8	"	-	4	"	-	39	"
P.B.A.	:	8	"	-	4	"	-	39	"
S.	:	8	"	-	4	"	-	36	"
S.F.	:	10	"	-	5	"	-	41	"
O.	:	8	"	-	4	"	-	40	"

Comparando dos ferrocarriles con igual número de clases y misma cantidad de mínimos, resultan los siguientes casos extremos:

10 clases y 5 mínimos	{	B.A.P. 87 escalas
		S.F. 41 "
8 clases y 4 mínimos	{	T.V.R. 67 escalas
		E.R. 33 "

Tasas diferentes para situaciones idénticas confirman y demuestran hasta la evidencia que la clasificación decreciente en función inversa del peso, tal cual se practica en nuestros ferrocarriles, puede fundarse en cualquier motivo menos que en el del real aprovechamiento del vagón.

El cuantum de los mínimos por lotes no solamente está ligado al aprovechamiento de los vagones, sino que tiene una íntima interdependencia con la capacidad económica de las poblaciones servidas por los ferrocarriles y con la actividad del transporte carretero, por las proyecciones que puede tener para una empresa la fijación de mínimos de peso muy altos en relación a la potencia receptiva de cargas de las localidades que sirve.

Cuando el transporte por ferrocarril tenía todos los caracteres de un monopolio, posiblemente hasta cierto límite fuera buen negocio la fijación de mínimos más bien altos para acordar tarifas menores, porque a los cargadores que forzosamente tenían que servirse del ferrocarril para aprovisionarse de los elementos de primera necesidad no les quedaba otro recurso que pagar lo que exigiera la tarifa ferroviaria que no obstante presumirse razonable y justa para la generalidad de los casos podía no serlo en muchos otros. En cambio con el progreso de los automotores y el correlativo avance de la cinta de hormigón, la situación varía fundamentalmente y un mínimo de peso demasiado alto puede originar la pérdida total de determinado tráfico o cuando menos acortar su transporte por

ferrocarril, encauzándolo hacia puntos de concentración donde recibiendo cargas por vagón completo o cubriendo los mínimos por lotes exigidos, se distribuye luego por camiones a todas las localidades vecinas.

Este aspecto de la cuestión puede alcanzar caracteres alarmantes para ciertas líneas que sirven poblaciones en general de poca importancia, paralelamente a las cuales corre otro ferrocarril sirviendo núcleos de población de cierta categoría, hacia los cuales puede desviarse el tráfico para redistribuirse a las zonas adyacentes.

En virtud de estas consideraciones y frente a un competidor que se va tenificando con la progresiva construcción de calzadas lisas que, no obstante la acción organizadora y reguladora de la ley de coordinación de transportes que suprimirá la competencia desleal y otros factores que perturban la economía del transporte en general y contribuyen a agudizar el problema tarifario, no podrá ser eliminado ni sustituido, los ferrocarriles deberán adaptarse a las nuevas modalidades que le impone ese nuevo vehículo y así como obliga a atenuar y hasta invertir en las cortas distancias el efecto parabólico de las tarifas, también obliga a la simplificación de los mínimos por lotes y a la rebaja de su nivel.

Partiendo de este punto de vista y teniendo en cuenta que el aprovechamiento real y efectivo del material rodante solo se consigue mediante la utilización completa de la capacidad de porte de los vagones, habría que desestimar las soluciones que se inclinan por la multiplicidad de los mínimos para optar por el mínimo único para los despachos por lotes, a base de un peso no ya de 100 kgs. a que da derecho el artículo 230 del Reglamento General de Ferrocarriles sino de 50 kgs. - que impone el reglamento de coordinación de transportes a los automotores -

y condicionado a la clasificación normal.

La implantación del mínimo y clasificación única para los transportes por menos de vagón completo, o lo que es lo mismo, el abandono y abolición de las escalas decrecientes en función inversa del peso, se funda en hechos importantes del transporte carretero. El menor porte de los camiones comparado con el de los vagones ferroviarios, lo cual multiplica la probabilidad del cargador de completar su capacidad de carga o sea obtener su aprovechamiento total con un mínimo de peso bajo en relación al ferrocarril y la circunstancia de que muchas organizaciones del transporte carretero, prevaliéndose de las escalas de pesos mínimos de los clasificadores ferroviarios y usando la misma clasificación y hasta las mismas tarifas del ferrocarril con quién compiten, acarrear cualquier cantidad de carga al precio de la clasificación correspondiente al mínimo mayor del ferrocarril.

No hay duda que la adopción del mínimo único para las cargas por lotes y en las condiciones expresadas, es una medida radical y la mayor concesión que pueden hacer nuestros ferrocarriles dentro del sistema de tarifas basado en el valor del servicio y en el concepto del real aprovechamiento del tren rodante, a cuyo extremo deberán llegar más tarde o más temprano como consecuencia del crecimiento de la red carretera del país, salvo que la estructura del sistema de tarifas carreteras que está estudiando la Comisión de Coordinación de los Transportes modifique el presente estado de cosas en la medida necesaria.

PEOS MÍNIMOS DE CARGAS POR VAGÓN

Los mínimos de carga para transportes por vagón completo, es sin duda una de las fases más importantes y complejas de la clasificación uniforme, dado que los

ferrocarriles tienen en servicio distintos tipos de vagones que difieren notablemente de una empresa a otra y aun dentro de cada una de ellas, situación que se manifiesta en una absoluta falta de relación uniforme entre la capacidad de carga y el volumen de los vehículos. Sumando a esto la variedad de pesos específicos de las mercaderías y las situaciones de hecho creadas en cada ferrocarril porque los pesos mínimos casi siempre se han establecido empíricamente según lo que la práctica aconsejaba para cada caso particular, surge claramente que se está frente a un cúmulo de circunstancias que son un índice inequívoco de las dificultades que hay que allanar para unificar tanta diversidad y estatuir un régimen que satisfaga en general a todos sin que llegue a producir alteraciones profundas en el estado de cosas existente.

El problema es además doblemente importante, puesto que se refiere a un punto técnico fundamental, sin cuya solución no hay posibilidad de unificación ya que la clasificación es siempre una función del peso de la carga.

Su estudio debe encararse con un amplio criterio generalizador tendiente a hallar una solución dotada de la suficiente flexibilidad para que abarque la mayor cantidad de casos posibles y de como resultante una norma genérica que resuelva con la mayor suma de justicia y equidad todas las situaciones susceptibles de presentarse, a base de reglas precisas y sin entrar a contemplar ningún caso específico para salvar una situación determinada, pues por ese camino la regla no sería otra cosa que un catálogo de excepciones que como principio no puede admitirse en un clasificador común sin perjuicio de su unidad.

Planteados así el problema de los pesos mínimos de carga para vagones completos y dado que según su densidad

las cosas pueden diferenciarse en pesadas y livianas y en razón de ello ser susceptibles de diverso tratamiento respecto al mínimo de peso exigible, en estudio particular impone la consideración separada de los mínimos para productos de peso específico normal o mayor que el normal y de los mínimos para productos de peso específico menor que el normal o en otras palabras, los mínimos para cargas pesadas y para cargas livianas.

A la vez corresponde examinar también la situación en cuanto concierne a los pesos mínimos en vigor y al tren rodante en servicio, con el objeto de orientarse hacia una posible solución.

A tal fin y en primer término, es menester definir lo que se entiende por densidad normal a los efectos de la fijación del mínimo de carga, para lo cual no hay más que referirse al artículo 231 del Reglamento General de Ferrocarriles, de cuya regla se infiere que aquella está determinada por la relación de 400 kgs. por metro cúbico de volumen, que es el peso específico máximo que las empresas pueden atribuir a las cargas de mucho volumen y poco peso.

De esto se deduce que son cargas pesadas aquellas cuya densidad es igual o mayor a 400 kgs. por metro cúbico y cargas livianas aquellas que pesan menos de 400 kgs. por metro cúbico.

Es evidente pues, que la determinación de la densidad de los artículos clasificados es una operación esencial para poder fijar los mínimos de carga exigibles, pero casi está de más decir que no es cuestión de calcular el peso específico rigurosamente exacto de cada artículo, pues es sabido que un mismo producto por efecto de una multitud de factores varía de densidad, sino que se trata de establecer la densidad media que generalmente

acusar los productos y en conocimiento de ella fijar el peso mínimo correspondiente a cada serie de vagones.

LOS MÍNIMOS POR VAGÓN EN VIGOR

Cargas pesadas

Las clasificaciones de todos nuestros ferrocarriles, como es lógico, asignan como peso mínimo de carga para los artículos pesados, la carga máxima escrita en el vagón que se ocupe, puesto que siendo cosas que pesan 400 o más kilogramos por metro cúbico de volumen, al ocuparse totalmente el espacio útil del vehículo, cuando menos el peso de la carga debe cubrir exactamente el porte del mismo, obteniéndose su total aprovechamiento, que es el único objeto que se persigue con el establecimiento de los pesos mínimos para las cargas aforadas en base al vagón completo.

De ello se desprende que, aún para las cargas pesadas, en cada compañía existen para cada artículo tantos mínimos cuantos sean los diferentes portes de los vehículos en uso, pero en virtud de la disposición del artículo 229 del Reglamento General de Ferrocarriles, el mínimo absoluto exigible queda reducido a solo uno y determinado por la capacidad máxima de carga del vagón de menor porte que las respectivas empresas tengan en servicio.

Atento a ello, los ferrocarriles no pueden sobrepasar el referido límite en el establecimiento de los mínimos de carga, pero sí fijar uno inferior si así conviniere a los intereses de su explotación. Tal ocurre en los ferrocarriles Central Argentino y Central Norte Argentino cuyos mínimos por vagón para los productos que se aforan en base a la carga máxima, han sido fijados en 12.000 kgs. No obstante que sus vehículos de menor porte tienen una capacidad de carga de 20.000 kgs. y 15.000 kgs. respectivamente. En el resto de los ferrocarriles el mínimo co-

responde a la máxima capacidad de carga de sus vagones más pequeños, según pueda verificarse en la descripción que se inserta a continuación y por la cual puede apreciarse además la notable variedad de pesos mínimos en vigor como asimismo sus marcadas diferencias entre sí, que complican y dificultan la solución.

Ferrocarril	Capacidad del vagón de menor porte para cargas generales.	Mínimo por vagón en vigor para artículos que se aferan con carga máxima
	<u>KGS.</u>	<u>KGS.</u>
B. A. P.	10.000	10.000
C. A.	20.000	12.000
S.	10.000	10.000
O.	25.000	25.000
R. P. B.	20.000	20.000
B. A. L. N. H.	20.000	20.000
C. B. A.	25.000	25.000
K. R.	20.000	20.000
H. E. A.	18.000	18.000
P. D. C. C.	15.000	15.000
C. N. A.	15.000	12.000
C. C.	12.000	12.000
T. V. R.	12.000	12.000
S. P.	8.000	8.000
C. G. B. A.	25.000	25.000
P. B. A.	30.000	30.000
M.	20.000	20.000

Cargas Livianas

Entregase a la tarea de describir el modo como los clasificadores en vigor determinan los mínimos por vagón para las cargas livianas, equivaldría a construir una especie de mosaico que llevaría muchas páginas sin otra utilidad que la de constatar una vez más lo que ya sobradamente se sabe respecto a la anarquía existente. Por ello se abreviará diciendo que no responden a ningún método definido y que cada empresa se preocupa de salvar sus propias situaciones mediante reglas, excepciones y particularizaciones con poco o ningún contenido de sistema.

LOS MINIMOS POR VAGON EN LA CLASIFICACION UNIFORME

El aprovechamiento de la capacidad de porte de los vehiculos de carga tiene un nexo tan intimo con la clasificaci3n de cargas por vag3n completo, que al considerar la cuesti3n de los pesos m3nimos el estudio de las caracteristicas cualitativas y cuantitativas del tren rodante cobra fundamental importancia por la gravitaci3n que tienen en la soluci3n.

La simple revista de los cat3logos de vagones en uso en nuestros ferrocarriles demuestra que no es necesario profundizar en el an3lisis para concluir que es imposible la soluci3n directa y simple de la cuesti3n, mediante la determinaci3n de un peso m3nimo 3nico que defina la carga por vag3n. Sin embargo hay que prevenir que tampoco ello autoriza a ahondar demasiado en los detalles y extraerse en la casuistica, tan frondosa en este t3pico, si se pretende llegar al objetivo perseguido.

Prente entonces a la actual anarquía en materia de m3nimos de carga y a la variedad tan profusa del material rodante, corresponde ante todo establecer cual es la forma m3s conveniente de expresar y definir los m3ltiples pesos m3nimos en el clasificador uniforme y ver si es mejor adoptar un m3todo espec3fico o un procedimiento gen3rico. Es decir, la determinaci3n directa en kilogramos de los pesos m3nimos exigibles para cada art3culo y para cada serie de vagones o su expresi3n en cuotas porcentuales referidas a las cargas m3xima de los vagones.

Determinaci3n espec3fica

En este supuesto, procede un an3lisis minucioso sobre la base de un censo general de los vehiculos, organizado de modo que, adem3s de acusar la cantidad de vagones existentes en cada tipo o serie, aporte todos los

detalles técnicos necesarios para establecer el volumen susceptible de cargarse en cada clase de vehículos.

Con esos elementos de juicio y ante la diversidad de tipos de vehículos y sus correlativos mínimos de carga, que en nuestro país se agrava por la existencia de tres diferentes trochas de vía, será evidentemente forzoso agrupar los vagones en cierto número de series que, respondiendo cada una a un determinado volumen medio utilizable, incluyan a todos los vagones comprendidos dentro de sus límites.

Las series o grupos de vagones podrían establecerse según se indica más abajo, a modo de ejemplo y con cifras arbitrarias.

Grupo	I :	vagones de volumen utilizable de 25 a 30 m ³ .
"	II :	" " " " " " 31 a 35 "
"	III :	" " " " " " 36 a 40 "

etc. etc.....

Después de integradas las referidas series, fundándose en su respectivo volumen medio, que sería un valor equidistante de los límites de cada grupo y teniendo en cuenta la densidad de cada producto, se calcularía el peso mínimo para cada artículo clasificado.

Para identificar los vagones según el grupo a que pertenecen bastaría señalarlos de modo adecuado en el elenco del material rodante.

Establecidos de este modo los mínimos por vagón de los artículos para los cuales el clasificador consigne clasificación para carga por vagón completo, es natural que haya que arbitrar el modo de expresarlos concisamente, pues resulta a todas luces imposible consignar en cada artículo los pesos mínimos correspondientes a las diez o doce series en que se haya conseguido agrupar los vagones en servicio.

Para sortear este escollo es aconsejable adoptar los mínimos de unas de las series como índices y especificar solamente éstos en el clasificador, haciendo la consiguiente aclaración y agregando una tabla de conversión para obtener los demás mínimos.

Pueden tomarse indiferentemente como mínimos índices los asignados al grupo de vagones de mayor o de menor porte, aunque parecería preferible adoptar aquellos correspondientes a los vagones más pequeños.

Si se supone que los vagones de todos nuestro ferrocarriles son susceptibles de agruparse en cierto número de series, construídas según se explicó precedentemente, podría estructurarse la siguiente tabla, que aquí se da al solo efecto ilustrativo y con valores arbitrarios:

Vagones	Cuando los pesos mínimos establecidos en el clasificador son:					
	5.000 Kgs.	6.000 Kgs.	8.000 Kgs.	10.000 Kgs.	12.000 Kgs.	etc.
	La carga mínima no puede ser menor de:					
	Kgs.	Kgs.	Kgs.	Kgs.	Kgs.	etc.
Grupo I	5.000	6.000	8.000	10.000	12.000	etc.
" II	5.250	6.300	8.500	10.500	12.600	etc.
" III	5.500	6.600	8.800	11.000	12.100	etc.
" IV	6.000	7.200	9.600	12.000	14.400	etc.
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

La tabla debe ser lo suficiente amplia como para abarcar las diferentes densidades de los artículos con clasificación por vagón, agrupadas en series de valores medios.

Es evidente que estando fundada esta solución en promedios, el aprovechamiento del material rodante no

será perfecta en muchos casos, pero esa perfección se alcanzará paulatinamente con el correlativo progreso de la "standardización" del tren rodante, a la que deberá llegarse por un imperativo de la explotación ferroviaria nacional.

Determinación Genérica

En el segundo supuesto la solución es mucho más simple y de más fácil expresión en el clasificador, pues consiste en referir los mínimos a la carga máxima de los vagones por medio de cuotas porcentuales de la misma.

A ese efecto habría que establecer que porcentaje del peso específico normal representa la densidad de los productos livianos, asociándolos, según su densidad media, en una determinada cantidad de grupos, que en cantidad de once posiblemente sean suficientes al fin propuesto, construyendo una tabla que puede ser del estilo de la siguiente:

Productos del grupo	A :	50%	de la carga máxima del vagón					
"	"	B :	55%	"	"	"	"	"
"	"	C :	60%	"	"	"	"	"
"	"	D :	65%	"	"	"	"	"
"	"	E :	70%	"	"	"	"	"
"	"	F :	75%	"	"	"	"	"
"	"	G :	80%	"	"	"	"	"
"	"	H :	85%	"	"	"	"	"
"	"	I :	90%	"	"	"	"	"
"	"	J :	95%	"	"	"	"	"
"	"	K :	100%	"	"	"	"	"

De acuerdo a esto en el clasificador solo habría que consignar a continuación de la clasificación de cada producto, la cuota porcentual correspondiente a su densidad, quedando solucionados de un modo simple y breve todos los casos que puedan presentarse, con la ventaja de obtenerse un aprovechamiento casi completo de la capacidad de los vehículos al eludir los promedios que en muchos casos lesionan intereses dignos de tenerse en cuenta y al mismo tiempo se mantiene casi exactamente la situación actual, hasta que la mayor homogeneidad del material rodante per-

mita hallar una solución más en armonía con la aspiración de la verdadera uniformidad de pesos mínimos de carga que por ahora es utópica.

e) LA ESTRUCTURA Y ORDENAMIENTO DEL CLASIFICADOR UNIFORME

En cuanto atañe a la estructura de nuestros clasificadores, no puede decirse, dadas sus características, que sean de tipo genérico ni tampoco específico, sino una combinación empírica de ambas, como resultado de su elaboración circunstancial y su simple comparación con los europeos e norteamericano deja la impresión de que son primitivos y rudimentarios en todos sus aspectos.

Naturalmente que nosotros no necesitamos clasificaciones tan amplias ni minuciosas como las vigentes en países de gigantesco potencial industrial y comercial, pero en relación a nuestro progresivo desarrollo económico se debe exigir una evolución concordante de la clasificación ferroviaria, no por el prurito de imitar o teorizar, sino porque es una necesidad cuya satisfacción tiende a evitar injusticias en la tarificación originadas por generalizaciones demasiado frecuentes que en épocas pasadas pudieron servir con eficiencia pero que hoy son insuficientes.

Concretando puede afirmarse que con excepción del clasificador del Ferrocarril Central Argentino, que se caracteriza por la mayor unidad de su estructura, construida sobre la base de un solo catálogo de artículos, en general los clasificadores de las demás empresas acusan una gran dispersión de su contenido, distribuido en varios ordenamientos completamente independientes.

Casi como regla y con pocas variantes, el contenido de los clasificadores vigentes en el país, en cuanto respecta a cargas, está distribuido del siguiente modo:

- 1.- Condiciones de aplicación de las tarifas básicas.
- 2.- Catálogo y clasificación de cargas a tarifas básicas ordinarias.
- 3.- Tarifas básicas ordinarias.
- 4.- Condiciones de aplicación de las tarifas básicas reducidas.
- 5.- Catálogo y clasificación de cargas a tarifas básicas reducidas.
- 6.- Tarifas básicas reducidas.
- 7.- Catálogo y clasificación complementaria de cargas.
- 8.- Tarifas complementarias.
- 9.- Catálogo y clasificación de artículos de guerra.

En cambio el clasificador del Ferrocarril Central Argentino solo consta de cuatro capítulos:

- 1.- Disposiciones reglamentarias.
- 2.- Catálogo y clasificación de cargas.
- 3.- Tarifas.
- 4.- Catálogo y clasificación de artículos de guerra.

Idéntico criterio ha seguido la Comisión Asesora de Tarifas en su proyecto, al cual en este aspecto una sola objeción puede hacerse y ella es la reincidencia en hacer lista y clasificación aparte para los artículos de guerra del Ejército y Armada nacionales, siendo que si bien gozan de una clasificación especial debieron intercalarse en el catálogo y clasificación de las cargas generales y para diferenciarlos de los demás artículos bastaba con marcarlos con un asterisco u otra señal cualquiera, haciendo al pie la aclaración correspondiente.

Siguiendo las líneas del clasificador del Central Argentino y del proyecto de la Comisión Asesora de Tarifas, a los cuales se introducen algunas variantes en concordancia con los conceptos que se sostienen en este tra-

bajo, para el futuro clasificador uniforme se propicia el formulario que se inserta a continuación:

Artículos.	CONSIGNACIONES					
	Por lotes Mínimo 50 Kgs.	Per vagón			Peso Mínimo en rela- ción a la carga MAX.	Obs.
		En condiciones		Del Art. 285 del R.G. de FF.CC.		
		Ordina- rias				
Clases	Clases	Clases	%			

f) LA EDICION Y PUBLICACION DE CLASIFICADOR UNIFORME

Paralelamente con la adopción del clasificador uniforme deben resolverse las cuestiones vinculadas a su publicación y al procedimiento a seguir para el trámite ante la Dirección General de Ferrocarriles para las sucesivas agregadas y modificaciones al mismo.

Respecto al primer punto la solución es tan evidente que se impone por sí sola, ya que es la más lógica, práctica y económica y desde todo punto de vista la más conveniente. Siendo que el clasificador será uniforme para todos los ferrocarriles, su publicación debe hacerse conjuntamente por todos los ferrocarriles de jurisdicción nacional en un volumen común y solo lo publicarían en libro aparte los ferrocarriles provinciales, ya que no tendría objeto que cada empresa publicara por su cuenta el clasificador si todos han de ser idénticos.

Según esto deberá abandonarse la costumbre de integrar el libro que contiene la clasificación, con las escalas de precios o tarifas propiamente dichas y con la des-

cripción del material redante, cuya impresión y publicación quedaría a cargo de cada empresa. Si este temperamento no se aceptara, antes de desistir de la publicación conjunta quedaría el recurso de agregar a la clasificación como un apéndice con las tarifas y listas del tren redante correspondientes a todas y cada una de las empresas.

La edición única se considera fundamental y deben hacerse todos los esfuerzos posibles para imponerla si se quiere mantener inalterable la uniformidad, puesto que de ese modo toda modificación o agregado deberá hacerse colectivamente por todas las ferrocarriles sufriendose el posible riesgo de que por errores u omisiones de una o más compañías se pierda con el transcurso del tiempo la uniformidad real y efectiva de la clasificación, como ha ocurrido en otros países y con nuestros propios clasificadores actualmente en uso, algunos de los cuales tuvieron en su origen una semejanza que ya no existe.

Resuelta la edición única del clasificador en cualquiera de las dos formas señaladas, queda por determinar quién tendrá a su cargo la tarea de la publicación, estudio y gestión administrativa de los ulteriores cambios que se introduzcan en el mismo, función que debe estar centralizada en una comisión representativa de todos los ferrocarriles.

Dada la actual organización de las relaciones entre las empresas ferroviarias, cabe de suyo que la función técnica debe estar a cargo de la Comisión Asesora de Tarifas y la gestión administrativa hacerse por el órgano de la Junta de Representantes y Gerentes, como se procede actualmente con las presentaciones conjuntas de las empresas ante la Dirección General de Ferrocarriles.-

IV.- LA REGLAMENTACION DE LA FORMA Y PUBLICACION DE LAS TARIFAS

a) La Forma de las Tarifas

Si la proposición de publicar el clasificador uniforme en un volumen único y común a todas las empresas no prosperara y se optara por continuar con el procedimiento en uso, será el caso de promover la reglamentación gubernativa de la forma y publicidad de la clasificación de cargas, como una medida complementaria necesaria para garantizar su unidad integral y evitar que más tarde llegue a desnaturalizarse por carencia de normas preventivas de la diversificación, que no es imposible que tienda a hacerse presente como un resabio de arraigadas prácticas pretéritas.

Tal reglamentación no debería circunscribirse a la clasificación exclusivamente sino extenderse y comprender a las tarifas en general, como una medida saludable también necesaria.

En nuestra ley de ferrocarriles no hay ninguna disposición expresa relativa a la forma de las tarifas, pero ello no significa que ese aspecto de la tarificación escape al control gubernativo, pues es una de las facultades implícitas de la Dirección General de Ferrocarriles que derivan del artículo 71, inciso 6^a de la Ley No. 2873, cuando con amplitud de concepto, entre las atribuciones de esa repartición, enuncia la de "proponer al P.N. los reglamentos a que deba sujetarse la construcción y explotación de los ferrocarriles nacionales". Pero hay que confesar que el aspecto formal de las tarifas ferroviarias fué siempre muy descuidado y tan es así que el nuevo reglamento de ferrocarriles, en vigor desde abril de 1937, lo mismo que el anterior, muy poco contiene sobre esta materia a la que se refiere como al pasar en el artículo No. 210 donde prescribe que "Las tarifas con sus reglamentos,

clasificadores y distancias serán editados en términos claros y con todas las indicaciones necesarias para su fácil comprensión en libros de igual formato..." "La reimpresión de los libros de tarifas se hará periódicamente".

Como se ve el Reglamento General de Ferrocarriles no hace más que enunciar unas breves directivas de las más rudimentarias, que no satisfacen ni poco la imperiosa necesidad de ordenación y uniformidad en la forma de publicar y compilar las tarifas.

Es lamentable que la comisión redactora del nuevo reglamento, en su intento de sistematizar las disposiciones relativas a las tarifas, no haya sabido aquilatar la verdadera importancia de la forma a que ellas deben ajustarse y que no haya tampoco ampliado ni mejorado las antiguas disposiciones. Al limitarse a reeditar el contenido del anterior reglamento sobre este punto, malogró una excelente oportunidad para fijar las reglas básicas de la forma de las tarifas, que por lo menos hubieran servido como precursoras de una futura reglamentación más minuciosa, que cada día se hace más indispensable para alcanzar el desideratum de simplificar el aforo, a cuyo fin es también primordial la unificación extrínseca de las tarifas.

Resulta pues evidente que no obstante la notoria importancia que en materia de tarificación ferroviaria tiene la forma propiamente dicha de las tarifas y clasificaciones, en nuestro país ni las leyes ni los reglamentos se han ocupado de ella con la debida detención. Exactamente lo contrario ocurre en naciones más adelantadas; Estados Unidos por ejemplo, en cuya ley de ferrocarriles ha habido espacio para ocuparse de la forma y edición de las tarifas y clasificaciones de modo expreso y categórico y cuyas respectivas autoridades dieron al asunto toda la importancia que tiene.

En aquel país la actividad ferroviaria está encauzada por la ley de comercio entre estados del 4 de febrero de 1887 y sus sucesivas reformas de los años 1889, 1891, 1895, 1906, 1910, 1912, 1913 y 1920, que creó la Comisión de Comercio entre Estados, entre cuyas funciones se cuenta la del control de los ferrocarriles cuyas líneas sirvan puntos situados entre dos o más Estados, a los cuales solamente es aplicable dicha ley dado el régimen federal de gobierno.

La sección 6 de la ley de 1887 legisla sobre el régimen de las tarifas y faculta a la Comisión para "determinar y prescribir la forma en que habrán de prepararse o compilarse las tarifas que con arreglo a esta sección deben ponerse a disposición del público, pudiendo cambiar su forma como y cuando lo estime conveniente". Por la reforma de 1920 se ampliaron las facultades de la comisión autorizándola para "dictar los reglamentos convenientes para la simplificación de los libros de tarifas de pasajeros y cargas y las clasificaciones".

La Comisión de Comercio en virtud de esas disposiciones de la ley que la autorizan expresamente para reglamentar todo lo concerniente a la tarificación ferroviaria, dentro de los términos de la misma y en ejercicio de esas atribuciones, ha dictado un conjunto de normas que gobiernan la construcción de las tarifas y clasificaciones de los ferrocarriles de su jurisdicción.

El reglamento actualmente en vigor fué aprobado por la Comisión el 11 de junio de 1928, rige desde el 1º de octubre del mismo año y se conoce con el nombre de Circular de Tarifas No.20. Sus 29 extensos artículos con numerosos incisos forman un cuerpo de detalladas disposiciones que reglamentan hasta los más nimios detalles de las tarifas en cuanto atañe a la forma material y composición gráfica

de la impresión y al contenido de disposiciones y condiciones de aplicación.

La citada circular en una nota preliminar comienza por definir las expresiones técnicas que se usan en el texto y en seguida entra en materia, sobre la cual se da una síntesis como ejemplo aleccionador de como se elaboran las tarifas y de lo mucho que hay que hacer entre nosotros para llegar a ser tan solo un pálido reflejo de aquello.

El reglamento establece respecto a la forma de las tarifas y sus suplementos que, todas ellas, sean libros, folletos u hojas sueltas, deben ser del tamaño uniforme de 8" x 11" con un margen de 5/8", impresas en papel de determinada calidad, composición y duración; dispone la clase de impresión y tipos gráficos para los títulos, subtítulos, texto, observaciones marginales, y el ancho de las columnas según la cantidad de guarismos. Fija los símbolos que deben usarse en los suplementos de tarifas para denotar reducciones, aumentos, cambios, etc.

En lo referente al contenido exige que toda tarifa o suplemento tenga una página para el título y en la cual deben constar:

- 1.- El número de la tarifa asignado por la Comisión de Comercio, que serán en series distintas para pasajeros y cargas, los números de las tarifas o suplementos que se cancelan.
- 2.- El nombre del acarreador que publica la tarifa o de su agente con poder de representación.
- 3.- Si la tarifa o suplemento es local, combinado, proporcional, de exportación o importación, si es de clases o de artículos o de una combinación de ambos.
- 4.- El distrito o puntos desde y a los cuales aplica.
- 5.- El clasificador, excepciones al mismo y reglamentos que gobiernan la tarifa, designados por su número de registros en la Comisión de Comercio.
- 6.- La fecha de publicación y la fecha que entra en vigor y su término de duración.

Las demás páginas deben contener en el orden indicado:

- a) - Índice del contenido.
- b) - Nombre del acarreador y sus números de registro.
- c) - Índice alfabético completo de todos los artículos que comprende con el número de ítem o página donde se encuentran.
Cuando los nombres no son suficientemente distintivos los artículos deben también llevar sus adjetivos.
Todos los rubros referentes a clases diferentes o especies de un mismo artículo deben agruparse juntos.
Por ejemplo, todos los ítems de carbón se especificarán : "CARBON" siguiendo la palabra o palabras descriptivas tal como "CARBON, antracita" - "CARBON, bituminosos", etc.
Cuando los artículos se agrupan bajo una denominación genérica en el índice deben constar cada artículo en su propio orden alfabético seguido de la denominación genérica.
Si en las tarifas los artículos están ordenados alfabéticamente y por destino, el índice general puede omitirse.
- d) - Índice alfabético de todos los puntos de procedencia e índice separado de todos los puntos de destino de y a los cuales se aplica la tarifa.
Cuando las tarifas se apliquen indistintamente en cualquier dirección y entre cualesquiera estaciones, el índice puede ser uno solo.
Este índice debe contener el número de la página o ítem donde aparece la tarifa que se aplica.
- e) - Explicación de los símbolos, abreviaturas y términos en la tarifa.
- f) - Lista de las excepciones a la clasificación común, si las hay.
- g) - Todas las observaciones y aclaraciones necesarias en términos explícitos y claros para disipar cualquier duda sobre su aplicación.
- h) - La reglamentación de la tarifa dividida y subdividida en artículos e incisos.
- i) - Los precios establecidos en centavos o dólares y centavos, por 100 lbs., por tonelada, por vagón o cualquier otra unidad, junto con el nombre o designación de los lugares desde y a los cuales aplican, ordenados de modo simple y sistemático.
No deben usarse planes complicados ni términos ambiguos.
- j) - Mínimos de carga.
- k) - Los artículos pueden designarse por su denominación genérica siempre que en la tarifa se dé la lista completa de los artículos que involucra dicha denominación general.
- l) - El o los rumbos por donde se aplica.

La síntesis transcrita basta para dar una idea

aproximada de como se ha extremado la reglamentación para evitar la anarquía en la construcción y forma de las tarifas, fuente segura de confusiones, complicaciones y errores de toda clase.

Además es útil consignar como se ha resuelto el punto referente a la reimpresión de las tarifas y clasificaciones, aspecto este de las tarifas que entre nosotros ha sido prácticamente olvidado a pesar de la cláusula del artículo 210 del Reglamento General de Ferrocarriles.

La Circular No.20 que se comenta no permite que las tarifas y clasificaciones sean modificadas o complementadas ilimitadamente sin reimpresión y con ese fin ha reglamentado la cantidad máxima de suplementos que en relación a su número de páginas puede soportar cada tarifa, cubierto cuyo límite la tarifa o clasificación debe reeditarse. El reglamento es muy estricto y para dar una noción de su exigencia basta con señalar que comienza por prohibir la emisión de suplementos para tarifas publicadas en hojas sueltas o en folletos de menos de cinco hojas, que deben reimprimirse en todos los casos de modificaciones.

No es que se pretenda que nuestros ferrocarriles hagan otro tanto, pues como ya se ha dicho los clasificadores argentinos están casi cristalizados en su forma y contenido primitivos y el movimiento y elaboración en materia de tarificación no admite parangón con los de otros países. Pero la lenta evolución de nuestras clasificaciones, de ningún modo justifica que en lo que respecta a su reimpresión exista la más grande de las desidias, según se comprueba en la siguiente nomina de clasificadores y la respectiva fecha desde la cual rigen sin haberse reeditado;

<u>Ferrocarril</u>	<u>Fecha de la última edición</u>	<u>Antigüedad</u>
R. de E.	1- de febrero de 1923	16½ años
C. de C.	1- de enero de 1924	15½ "
C. de C.	1- de abril de 1924	15 "
T. V. de N.	1- de junio de 1924	15 "
S. de A. P.	1- de agosto de 1925	14½ "
C. de P.	15 de agosto de 1925	14½ "
"	1- de septiembre de 1926	13 "
"	1- de octubre de 1926	13 "
C. de C. de A.	1- de enero de 1927	12½ "
N. de C. de N.	1- de septiembre de 1927	12 "
C. de	1- de abril de 193	9½ "
C. de N. de	1- de noviembre de 193	8½ "
C. de C.	15 de noviembre de 1931	7½ "
N. de C. de N. de N.	15 de diciembre de 1931	7½ "
C. de C. de C.	1- de agosto de 1932	7 "
C. de N. de	15 de julio de 1937	2 "
C. de C. de A.	1- de marzo de 1938	1½ "

b) La publicación de las Tarifas

La ley y el reglamento general de ferrocarriles se ocupan de la publicación de las tarifas, pero hay que convenir en que su sistema es más simbólico que efectivo, pues el hecho que las tarifas estén a disposición del público en la oficina del jefe de la estación y que los agregados y modificaciones se pongan a la vista de los interesados en los tableros de la misma, no llena las verdaderas necesidades de la actividad económica del país en cuanto concierne al transporte por ferrocarril. No basta que el cargador pueda pedir la tarifa sino que tiene derecho a verificar su exactitud y ello no puede hacerse en las estaciones, desde por otra parte no hay colecciones completas de los libros de todos los ferrocarriles que permitan determinar una tarifa de tráfico común de competencia.

Se hace imprescindible que todo cargador que lo desee pueda tener a su entera disposición la colección de todas las tarifas, clasificadores, distancias kilométricas, manual de estaciones y expulsores y de los elementos necesarios para poder establecer cualquier tarifa vigente y ello solo es posible conseguirlo mediante la organización de la publicación de las tarifas basada en la venta al público de los libros, ho-

jas y sus suplementos.

Actualmente muy contados cargadores poseen libros de tarifas completos y al día y aquellos privilegiados que los tienen los han conseguido como un favor especial, en mérito a vinculaciones de carácter personal con dirigentes de tal o cual empresa ferroviaria. Resulta simplemente chocante y ridículo que en la Argentina sea cosa sencilla tener un juego completo de libros de tarifas de los ferrocarriles, británicos, italianos o franceses y casi imposible conseguir los correspondientes a nuestros propios ferrocarriles.

Hace mucho tiempo este asunto mereció el estudio de la Comisión Especial de Tarifas Ferroviarias de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación y en el proyecto despatchado en 1908 en su artículo 11 se daba la justa solución al problema en los siguientes términos:

"En cada estación deberá encontrarse a disposición del público para ser consultada una colección completa de las tarifas. Será igualmente obligatorio para las empresas tener en venta al público por un precio aceptado por la Dirección General de Ferrocarriles selecciones u hojas sueltas de las tarifas vigentes e a regir".

Tal es el sistema de publicidad que debe imponerse como consecuencia de una impostergable necesidad y que debe llegar a ser un derecho del cargador sancionado por la ley, como se proponía en el artículo transcrito del mencionado proyecto de ley.

Por otra parte la venta y suscripción pública de las tarifas y sus suplementos no constituye ninguna novedad, pues es una práctica corriente en los principales países del mundo.

En Francia y en Italia la publicación de los clasificadores y tarifas está a cargo de casas editoras particulares que a la par que hacen un negocio realizan una función de gran utilidad al poner al alcance del público los libros de

tarifas a precios razonables.

En la Argentina la publicación y venta de las tarifas, clasificaciones y suplementos considerada desde el punto de vista comercial, posiblemente no resultaría lucrativa en razón de la poca densidad de población que circunscribe la posibilidad de venta de dichas publicaciones a un límite relativamente poco amplio. Parecería más conveniente la concentración de las publicaciones de esta naturaleza en manos de la Oficina de Ajustes de Ferrocarriles, lo cual no significaría otra cosa que una ampliación de las funciones que actualmente realiza como órgano distribuidor de las tarifas entre las empresas asociadas, extendiendo su venta al público sin ánimo de lucro y a un precio que cubriera los gastos de impresión y venta.

Tal es el sistema en vigor en Gran Bretaña, donde la Oficina de Ajustes es la entidad que tiene a su cargo la publicación centralizada de los libros de clasificación, tarifas, reglamentos, distancias, mapas, etc., como asimismo los suplementos periódicos a los mismos y su venta al público.

Como la venta de los libros y tarifas no basta al fin perseguido, pues es necesario además poner al alcance de todos las sucesivas y continuas modificaciones que ellos se introducen, en Gran Bretaña está también organizada la suscripción pública a los suplementos por una cuota anual insignificante, mediante cuyo pago los suscriptores reciben en su domicilio todas las novedades producidas, facilitándoseles el modo de tener las tarifas al día.

CONCLUSIONES Y PROPOSICIONES

I

Implantación de la clasificación uniforme, estructurada en su forma y contenido en concordancia con las necesidades económicas y modalidades del transporte ferroviario nacional y según los dictados de la experiencia propia o ajena en cuanto tuviere de aplicable o adaptable.

II

Edición del clasificador en un volumen único y común a todos los ferrocarriles, conteniendo todas las disposiciones legales y reglamentarias necesarias para la aplicación integral de las tarifas.

III

Reimpresión periódica de los clasificadores y tarifas a intervalos regulares.

IV

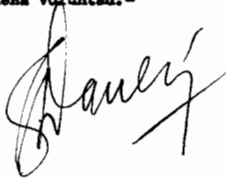
Reglamentación oficial de la forma de las tarifas.

V

Efectividad de la publicación de clasificador y tarifas mediante la organización de su venta obligatoria al público.

VI

Como medida previa a la clasificación común, proceder a la unificación del catálogo, nomenclatura y formulario de los clasificadores vigentes y si es posible llegar hasta la unificación de los reglamentos de su aplicación, lo cual no ofrece obstáculos ni problemas graves y solo exige un esfuerzo de colaboración y buena voluntad.-



BIBLIOGRAFIA

- Araya R. - Tarifas ferroviarias
Beltrame O. - Estudio de las tarifas ferroviarias
Bunge A. - Los ferrocarriles argentinos
Corti C. - Problemas ferroviarios
Kirkaldy H. - History and economics of transport
Miller W. - Railway transportation
-

- Boletín del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles
Boletín de la Junta Consultiva de Abogados de las Empresas
Ferroviarias.
Clasificadores y tarifas de los ferrocarriles argentinos
Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle
ferrovie delle State - Italia.
Consolidated freight classification No.10 - U.S.A.
Estadística de los ferrocarriles en explotación
General classification of merchandise - G.Britain
Informe sobre las tarifas ferroviarias - H.C.de B.
Informe sobre la situación económica y financiera en los
ferrocarriles argentinos.
La Ingeniería
Ley y reglamento general de ferrocarriles
Ley y reglamento de coordinación nacional de transportes
Memorias del Ministerio de Obras Públicas
Railway terms and conditions of carriage - G.Britain
Recueil Général des tarifs - Transports O.V.PV. - No.1 -
France.
Recueil Général des tarifs - Transports PV. No.3 - France
Reglamento del tráfico común de los ferrocarriles
Rules to govern the construction and filing of freight
rates publications including classifications - U.S.A.
Special instructions relating to goods, mineral and
livestock - G.Britain.
Tarifas ferroviarias, en revisión. - R.C.F.
Tarifas del Ferrocarril Central del Uruguay.