



Transporte

La importancia de los ferrocarriles

No existen dudas sobre la importancia de los ferrocarriles y, tampoco, sobre la pérdida de protagonismo de los mismos en nuestro país. Hay que tener en cuenta que hacia 1930 la mitad de las vías férreas de América Latina estaban extendidas en nuestro territorio. El ferrocarril era, en conjunto, por sus ingresos y por el número de personal, la principal empresa.

Hagamos un ligero resumen de lo que era el ferrocarril, de lo que es hoy y comparativamente con otros países. Volvemos a insistir sobre este tema porque lo juzgamos de suma importancia para el desarrollo de un país muy extenso, como el nuestro, y que es fuerte exportador de materias primas, necesitando de un medio barato para el transporte interno.

Sobre la historia del ferrocarril en Argentina se han escrito infinidad de libros, algunos de ellos muy críticos sobre la gestión británica, como el de Scalabrini Ortiz y otros, pero nadie puede negar la importancia estratégica que tuvo.

En el año 1943-44 la extensión total de la red ferroviaria de jurisdicción nacional llegaba a los 41.627 kilómetros. De este total, 12.942 kilómetros correspondían a las líneas del Estado argentino (1.705 km a la trocha ancha, 733 km a la trocha media y 10.504 km a la trocha angosta) y 29.094 kilómetros a las líneas de los capitales particulares (22.513 km a la trocha ancha, 2.629 km a la trocha media y 3.852 km a la trocha angosta). Estos ferrocarriles privados eran en su mayor parte de capital inglés y en menor medida de capital francés.

En el ciclo mencionado el tren rodante estaba compuesto de 3.925 locomotoras, 3.139 furgones, 3.303 coches de pasajeros y 83.372 vagones de carga.

El personal ocupado llegaba a 134.859 personas, de las cuales 7.396 pertenecían a dirección, 28.742 a vías, obras y telégrafo, 46.761 a tráfico y movimiento y 52.047 a tracción y talleres.

El tráfico de cargas tuvo el siguiente desempeño en ese ejercicio:

a) Las toneladas transportadas llegaron a 52.360.000 toneladas (incluye el tráfico del convenio del FCSF con los FF.CC del Estado). Del mencionado total, 350 mil toneladas pertenecen a frutos del país; 12,3 millones a productos agrícolas; 6,14 millones a productos industriales; 3,81 millones a materiales de construcción; 14,13 millones a combustibles y mercaderías y 5,86 millones a ganado.

b) El total de toneladas kilómetros (tn/km) llegó a 17.789 millones.

c) El recorrido medio era de 340 kilómetros.

d) Los ingresos por carga llegaron ese año a 479 millones de pesos moneda nacional y el flete medio por tonelada/kilómetro fue de 2,69 centavos de pesos moneda nacional. Estimando que la relación cambiaria estaba en alrededor de 4 pesos moneda nacional por dólar, tenemos un flete medio de alrededor de 0,7 centavos de dólar por tonelada/kilómetro.





Según datos que extraemos de la « Revista de Economía Argentina » de la Fundación Bunge, el 13 de febrero de 1947 se firmó un acuerdo entre el Instituto Argentino de Promoción del Intercambio (IAPI), organismo del Gobierno Argentino, y un representante de las empresas de ferrocarriles de capital británico, por el cual éstas pasaron al Estado Argentino los activos físicos existentes al 1° de julio de 1946 y la participación que poseían en diversas empresas subsidiarias, por un valor de 150 millones de libras esterlinas al tipo de cambio de 16,55 pesos por libra. Se utilizaron para el pago 125 millones de libras que se mantenían bloqueadas en Inglaterra.

Lamentablemente, con el tiempo, las mencionadas líneas en poder del Estado comenzaron a disminuir su participación en el transporte nacional. Hacia 1990, los ferrocarriles de carga transportaban alrededor de 8 millones de toneladas en alrededor de 25.000 kilómetros de vías férreas.

En los años siguientes las distintas líneas fueron concesionadas al sector privado y hoy transportan alrededor de 25 millones de toneladas con cerca de 12.600 millones de toneladas kilómetros. Nadie puede negar que desde la privatización en los años '90 han registrado un avance, pero, también, no hay que dejar de mirar lo que ha pasado en el resto del mundo. Veamos algunas cifras a este respecto:

- a) EE.UU.: en el año 2008 se transportaron 2.773.000 millones de toneladas kilómetros. El ferrocarril en nuestro país transporta el 0,004 del ferrocarril estadounidense.
- b) China: en el año 2009 se transportaron 2.523.917 millones de tn/km.
- c) Rusia: en el año 2008 se transportaron 2.400.000 millones de tn/km.
- d) India: en el año 2008 se transportaron 521.000 millones de tn/km.
- e) Unión Europea: en el año 2006 se transportaron 382.700 millones de tn/km.
- f) Canadá: en el año 2005 se transportaron 352.100 millones de tn/km.
- g) Ucrania: en el año 2006 se transportaron 240.800 millones de tn/km.
- h) Brasil: en el año 2006 se transportaron 232.300 millones de tn/km.
- i) Kazakhsan: en el año 2006 se transportaron 191.190 millones de tn/km.
- j) Sudáfrica: en el Año 2005 se transportaron 108.510 millones de tn/km
- k) México: en el año 2004 se transportaron 54.390 millones de tn/km.
- l) Australia: en el año 2006 se transportaron 46.040 millones de tn/km.
- m) Polonia: en el año 2006 se transportaron 42.650 millones de tn/km.
- n) Japón: en el año 2006 se transportaron 23.010 millones de tn/km.
- o) Reino Unido: en el año 2006 se transportaron 22.200 millones de tn/km.





p) Argentina: en el año 2006 se transportaron 12.600 millones de tn/km

Si consideramos el transporte de carga en toneladas, tenemos las siguientes cifras para los países más importantes:

- 1) China: el año pasado transportó 3.333,5 millones de toneladas.
- 2) EE.UU.: en el 2006 transportó 1.775 millones de toneladas.
- 3) Rusia: en el 2005 transportó 1.402 millones de toneladas.
- 4) India: en el 2007 transportó 728 millones de toneladas.
- 5) Ucrania: en el 2006 transportó 479 millones de toneladas.
- 6) Brasil: en el 2006 transportó 404 millones de toneladas.
- 7) Canadá: en el 2005 transportó 313 millones de toneladas.
- 8) Alemania: en el 2006 transportó 297 millones de toneladas.
- 9) Australia: en el 2006 transportó 183 millones de toneladas.
- 10) Sudáfrica: en el 2005 transportó 181 millones de toneladas.
- 11) Polonia: en el 2006 transportó 151 millones de toneladas.
- 12) Reino Unido: en el 2006 transportó 110 millones de toneladas.
- 13) Argentina: en el 2006 transportó 25 millones de toneladas.

Indudablemente, queda mucho por recorrer.

Nota: en el artículo « China y el sistema monetario internacional », del Semanario anterior, se deslizó un error en página 2 con respecto a la cantidad de oro en bancos centrales. Donde dice «El máximo mundial fue en 1965 con 38.347 millones de toneladas» debe decir «El máximo mundial fue en 1965 con 38.347 toneladas».

