

Ferrocarriles

De la misma obra mencionada en el artículo anterior, extraemos los siguientes datos estadísticos de los ferrocarriles instalados en nuestro país.

En primer lugar comencemos mostrando la longitud de las líneas férreas:

1857	10 Km
1870	732 km
1890	9.432 km
1900	16.563 km
1910	27.994 km
1920	33.884 km
1930	38.120 km
1940	41.283 km

Cuando fueron comprados por el Estado Argentino en 1947, las líneas férreas llegaban a 42.701m.

Posteriormente la evolución fue la siguiente:

1950	42.865 km
1960	43.923 km
1970	39.905 km
1980	34.192 km
1989	34.059 km

El anterior es el último dato registrado hasta que los ferrocarriles fueron concesionados, a partir de 1992-94, al sector privado en gran parte. En este momento, el total de las vías llega a 25.023 km, pero una parte importante de ellas las que pertenecen al Belgrano Cargas, todavía en manos del Estado aunque su funcionamiento se realiza a través de un gerenciamiento deberían reducirse apreciablemente porque están en pésimas condiciones de tránsito.

Con respecto a los pasajeros transportados, el pico máximo, en la época en que los ferrocarriles estaban en manos británicas y francesas, fue en el año 1946 con 282.094.000 pasajeros.

Posteriormente, ya en manos del Estado argentino, el pico máximo se logró en 1959 con 622.550.000 pasajeros. Desde allí siguió una caída paulatina hasta llegar a 213.598.000 pasajeros transportados en 1993.

En 1999 la cantidad de pasajeros transportados había vuelto a subir y se llegó a la cifra de 483.430.000 pasajeros. En el 2009 se transportaron 436.216.000 pasajeros.

Con respecto al transporte de cargas por ferrocarril, el máximo se logró en 1927 con 53.848.000 toneladas.

En 1946, ante del paso de los ferrocarriles a manos del Estado, se transportaron 35.408.000 toneladas. La caída en el uso del ferrocarril para el transporte de cargas se registró, fundamentalmente, en la década del '30 en razón a la competencia que le presentó el transporte por camión (recordemos que bajo la presidencia del Gral. Justo, 1932-38, se trazaron muchos caminos).

En 1955 el transporte de cargas llegó a 28.712.000 toneladas y desde allí la cifra fue disminuyendo hasta 8.666.000 toneladas en 1992.

Desde la concesión al sector privado a partir de 1992 en adelante, el transporte de cargas por ferrocarril se incrementó hasta llegar a un máximo en el 2007 con 24.950.000 toneladas. El año pasado había descendido a 21.946.000 toneladas y este año es probable que llegue a 23 ó 24 millones de toneladas.

El transporte de cargas se puede medir de dos maneras: a) a través del tonelaje transportado, como mencionamos en los párrafos anteriores, y b) a través de las toneladas-kilómetros transportadas.

Desde el segundo punto de vista, durante el período en manos de capitales ingleses y franceses, el máximo se logró en 1945 con 15.287 millones de tn/ km. Ya en manos del Estado argentino, el máximo se logró en 1951 con 16.479 millones de tn/km. Posteriormente, y con oscilaciones hacia arriba y abajo, la tendencia fue bajista llegando en 1992 a 4.388 millones de tn/km.

Con la concesión al sector privado desde 1992 en adelante, se ha llegado a un máximo de 12.871 millones de tn/km en el 2007.

Según datos que extraemos de Ferrocámara los fletes promedios llegaron el año pasado a alrededor de 2,55 centavos de dólar la tn/km. Partiendo de un volumen movilizado de 10.600 millones de tn/ km, los ingresos totales de las empresas ferroviarias de cargas llegaron a alrededor de 270,3 millones de dólares. No tenemos la cifra de a cuánto ascienden las utilidades de dichas empresas, pero utilizando el 8% del total de los ingresos (que es la cifra registrada entre 1940 y 1945), tendríamos alrededor de 22 millones de dólares (por supuesto que esta cifra es simplemente una estimación).

Como punto de comparación, veamos algunos datos de los ingresos de los ferrocarriles en los cinco años que van desde 1940 a 1945 (fuente: « Revista de Economía Argentina », 1947, editada por la Fundación Alejandro Bunge).

En esos cinco años los ingresos fueron los siguientes:

a) Transporte de cargas: \$ 2.159 millones.

b) Transporte de pasajeros: \$ 616 millones.

c) Total de ingresos en los cinco años: \$ 2.775 millones, es decir \$ 555 millones por año.

Los gastos de explotación total llegaban a \$ 2.550 millones.

El remanente en esos 5 años fue de \$ 225 millones.

La utilidad anual de las empresas estaba en alrededor de \$ 45 millones.

¿A cuánto estaba la cotización del dólar en aquellos años?

Según Ferreres, óp. Cit., página 672, el dólar se cotizaba a alrededor de 4 pesos moneda nacional. Por lo tanto, los ingresos anuales de las empresas ferroviarias (carga y pasajeros) llegaban a \$ 555 millones anuales, cifra que dividida por 4 pesos nos arroja 138,75 millones de dólares.

Las utilidades ascendían a \$ 45 millones dividido 4 pesos = 11,25 millones de dólares.

Hay que tener en cuenta que el dólar de hoy día no tiene el mismo valor que el dólar de principios de los años '40. Para determinar la depreciación que ha tenido desde esos años hasta hoy vamos a recurrir a la evolución del Consumer Price Index (de todos los consumidores urbanos) publicado por el United States Department Of Labor.

El índice promedio anual de esos años estaba en alrededor de 17 y al mes de octubre del 2010 estaba en alrededor de 219. Si dividimos esta última cifra por la primera, llegamos a que el dólar estadounidense se deterioró en casi 13 veces.

Por lo tanto, las utilidades de los ferrocarriles hacia principios de la década del '40 estaba en alrededor de 11,25 millones de dólares x 13 veces = 146 millones de dólares anuales.

Un aspecto que tiene que ser analizado, para lograr una mayor participación del ferrocarril en las cargas, concesionado hoy en su mayor parte al sector privado, es que éste debe tener una rentabilidad acorde con la importancia que le cabe en la economía argentina. Lamentablemente, como hemos visto más arriba, una ganancia que estimamos en alrededor de 22 millones de dólares no es suficientemente significativa para que se hagan inversiones en material rodante y obras de infraestructura que destraben el amesetamiento que tiene hoy el sistema ferroviario. Es por eso que hay que introducir reformas para que de aquí en más se permita el ingreso al sistema de capitales para que el ferrocarril vuelva a ser lo que fue en otra época.

Otro aspecto que hay que alentar es una mayor utilización del ferrocarril para el transporte de pasajeros. En este sentido, como es sabido, los ferrocarriles de pasajeros tienen déficit en casi todos los países de mundo. Esos déficits tienen que ser asumidos por el Estado, pero al mismo tiempo éste tiene que asumir las funciones de contralor del sistema.