



Economía

# Los medios de transporte en la economía argentina

El ferrocarril y la navegación han sido importantes factores para el crecimiento de la economía argentina y es ese un motivo que debemos tener siempre presente. Nuestro país es muy extenso y es un importante productor de materias primas, especialmente agrícolas, y éstas tienen mucho peso y poco valor unitario.

Del interesante libro del economista Julio J. Nogués, «Agro e Industria. Del Centenario al Bicentenario», recientemente publicado, vamos a citar y comentar un corto subcapítulo que consideramos importante a este respecto.

Dice el Dr. Nogués respecto a lo que ocurrió en nuestro país hacia la época del Centenario, lo siguiente:

«Argentina, al igual que otros países que se globalizaron, se benefició con dos revoluciones de transporte: una interna, el desarrollo del ferrocarril, y la otra externa asociada con la caída de los fletes marítimos. Con respecto a la relevancia de la primera, Gerchunoff y Llach presentan el siguiente ejemplo: «Se ha calculado que la introducción del ferrocarril representaba en 1913 un ahorro en el costo de transporte por tonelada y por kilómetro de 7,3 centavos de pesos oro (la diferencia entre 8,3 centavos con transporte traccionado a sangre y 1 centavo con ferrocarril). Para un trayecto de por ejemplo 400 kilómetros, el costo de transporte ferroviario era de 4 pesos la tonelada, y 33 pesos en carretas. En ese entonces, la Argentina exportaba trigo a \$ 36 la tonelada, por lo cual el precio al productor neto de costo de transporte, y sin contar otros costos, era diez veces más alto con ferrocarril».

El productor que transportaba en carreta recibía un precio de 3 pesos por una tonelada, sin considerar otros costos (\$ 36 - \$ 33) mientras que el que transportaba en ferrocarril recibía un precio de \$ 32, resultado de restar sólo \$ 4 a \$ 36.

Por supuesto que las cifras pueden discutirse, pero ello no afecta la idea fundamental.

Con respecto a los costos de navegación, se dice que «entre 1860 y poco antes del estallido de la Primera Guerra Mundial el costo transatlántico de transportar carbón se redujo en más de un 50%. Cuanto más pesada era la carga a transportar, mayor el efecto de la reducción de los fletes marítimos en incentivar el comercio».

Lo mencionado en el párrafo anterior se continuó en los años siguientes dado que en el tráfico marítimo se comenzaron a utilizar vapores con más capacidad, reemplazando los Liberty por los Panamax y los Handymax, y estos, en los últimos tiempos, por los Post Panamax y por los Cape Side. La profundización del canal (93 kilómetros) al puerto de Bahía Blanca a 43 pies y la profundización desde Puerto San Martín al mar hasta los 34 pies efectivos y en el futuro a 36 pies, al permitir que los buques salgan con más carga, también contribuyen a la mejora de la producción argentina.

