



Desarrollo de los ferrocarriles en Argentina

Los ferrocarriles en nuestro país se inician en 1857 y desde allí tienen un desarrollo al principio lento pero después espectacular. La extensión de la vías férreas, según el libro editado por Orlando Ferreres, «Dos siglos de economía Argentina. 1810- 2010», ha sido la siguiente

1857 10 Km

1860 39 km

1870 732 km

1880 2.516 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

1950 42.865 km

1960 43.923 km

1970 39.905 km

1980 34.192 km

2006 25.023 km

Veamos algunos datos operativos en determinadas fechas.

En 1870 se transportaron 1.948.600 pasajeros y 274.500 toneladas.

En 1880 se transportaron 2.751.600 pasajeros y 772.720 toneladas.

En 1890 se transportaron 10.070.000 pasajeros y 5.420.800 toneladas.





En 1900 se transportaron 18.296.000 pasajeros y 12.660.000 toneladas.

En 1910 se transportaron 59.711.000 pasajeros y 33.607.000 toneladas.

En 1920 se transportaron 83.641.000 pasajeros y 41.861.000 toneladas.

En 1930 se transportaron 170.053.000 pasajeros y 42.485.000 toneladas.

En 1940 se transportaron 163.927.000 pasajeros y 30.798.000 toneladas.

En 1950 se transportaron 490.487.000 pasajeros y 32.849.000 toneladas.

En 1960 se transportaron 604.156.000 pasajeros y 25.897.000 toneladas.

En 1970 se transportaron 439.800.000 pasajeros y 22.100.000 toneladas.

En 1980 se transportaron 393.700.000 pasajeros y 16.300.000 toneladas.

En 1990 se transportaron 285.900.000 pasajeros y 14.200.000 toneladas.

En el 2000 se transportaron 479.584.000 pasajeros y 16.273.000 toneladas.

En el 2009 se transportaron 436.216.000 pasajeros y 21.946.000 toneladas.

Un dato interesante cuando se quiere determinar la carga de los ferrocarriles es considerar la misma en toneladas kilómetros. Veamos algunas estadísticas:

En 1927 se logró el máximo de carga transportada con 53.848.000 toneladas. En toneladas kilómetros se transportaron 13.212 millones. Es decir que el recorrido medio fue de 245 kilómetros.

En 1951 se transportaron 32.966.000 toneladas y en toneladas kilómetros se logró el máximo de 16.479 millones. Es decir que el recorrido medio fue de 500 kilómetros.

En el 2008 se transportaron 23.977.000 toneladas y en toneladas kilómetros se llegó a 12.025 millones. El recorrido medio fue de 502 kilómetros.

Según los datos que se publican en la mencionada obra de O. Ferreres, desde su inicio en 1857 hasta 1946 los ferrocarriles en conjunto obtuvieron superávit. A partir de 1947, hasta el día de hoy el ferrocarril arrojó pérdidas. En el 2009 el déficit se estima en \$ 3.912.829.899, algo más de u\$s 1.100 millones. Como estimamos que los ferrocarriles de carga tienen en conjunto una utilidad neta, la mencionada pérdida se produce por el transporte de pasajeros.

En la mencionada obra también se ofrece el coeficiente de explotación que estuvo en alrededor de 1,8 en los primeros 70 años, aunque con altibajos, para situarse en 1,2 hacia 1940, en 0,8 en los años '50 y en 0,1 en los últimos años.

La tasa de interés de la inversión en ferrocarriles fluctuó entre 3 y 4% hasta 1910, y a partir de allí fue disminuyendo hasta alrededor de 2% en los años de la década del '30. Para los siguientes años no se tienen cifras.





Recordemos que hoy día 1 kilómetro de vías férreas cuesta alrededor de 1 millón de dólares. Si llevamos esta cifra a los casi 40.000 kilómetros que se habían instalado hacia 1930, esa extensión tendrían un valor de casi u\$s 40.000 millones a valores de hoy.

Teniendo en cuenta que la población argentina pasó de:

1900 4.692.719 habitantes

1910 6.770.080 habitantes

1920 8.972.453 habitantes

1930 11.935.738 habitantes

Y que esa población, en su gran mayoría, era de condición humilde a media, es admirable que la inversión externa haya sido tan importante. En gran medida la misma se llevó a cabo porque el país tenía una moneda sólida.

