

## LA PLANEACIÓN FERROVIARIA EN LA REPÚBLICA ARGENTINA SILVESTRE DAMUS\*

1. Los planes ferroviarios que se han elaborado en la República Argentina han tenido, como fines confesados, estas dos metas principales: a) determinar las inversiones necesarias para que los ferrocarriles puedan prestar, con un nivel razonable de eficiencia, los servicios que se les demandarán y b) eliminar o reducir sustancialmente el déficit de explotación de las empresas.

Es innecesario destacar que para poder alcanzar estos fines debe conocerse la demanda de servicios ferroviarios. Como se sabe, el análisis de la demanda se propone responder a la pregunta de cuántos servicios los usuarios desearán, dados el nivel de la actividad económica (que suponemos determinado por el Plan de Desarrollo) y las tarifas ferroviarias (determinadas por el Poder Ejecutivo). Conocidas esas cantidades demandadas y dada la técnica ferroviaria, se obtienen las inversiones necesarias para alcanzar la primera meta. Y dados los costos, las tarifas y las cantidades vendidas, se tiene el déficit al que se refiere la segunda meta.

Comprendida la importancia crucial que en la planificación ferroviaria tiene el análisis de la demanda, cabe preguntarse cómo se ha estimado a ésta en cada una de las distintas oportunidades.

Los juicios que hagamos sobre esos estudios son automáticamente extensibles, *in toto*, a los planes que sobre ellos se han basado.

2. Conocemos tres planes ferroviarios; el llamado "PLAN LARKIN", del año 1961; el "PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO", del Consejo Nacional de Desarrollo, concebido como capítulo especial del Plan Nacional de Desarrollo, 1965-1969, publicado en abril de 1965 y un último "PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS", alternativo al anterior, elaborado por el Consejo Nacional de Desarrollo, técnicos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino y funcionarios de la Secretaría de Transportes de la Nación, publicado en julio de 1965. Este último es el que el Gobierno se propone llevar a la práctica.

Cada uno de los tres planes ha comenzado por una estimación del tráfico probable futuro. El Plan Larkin se basó sobre proyecciones de la "demanda de transporte ferroviario" que consistían, haciendo caso omiso de pequeñas correcciones para tener en cuenta los cambios esperados en el consumo de combustibles, en la aplicación a las cifras de carga transportada<sup>1</sup> en el ejercicio anterior a la elaboración del plan de un coeficiente de crecimiento del producto bruto nacional.<sup>2</sup> Se supuso que la demanda de transporte ferroviario crecerá a un ritmo que depende del crecimiento del producto bruto.

El CONADE hizo una nueva proyección, básicamente igual a la del Plan Larkin, cambiando solamente el valor de la tasa de crecimiento del producto bruto nacional y los factores de su corrección. Sin embargo, también ha intentado una estimación de la elasticidad de sustitución de la demanda de transporte ferroviario, que lo distingue de sus predecesores.

En el último Plan elaborado se revisan las proyecciones del CONADE pero se omite totalmente el análisis

---

\* Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.

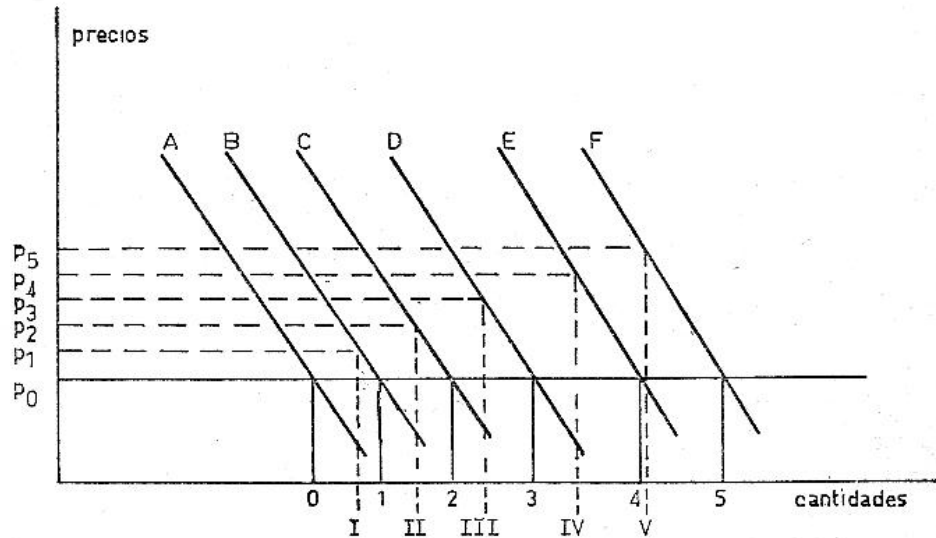
<sup>1</sup> En los tres planes se usa incorrectamente "carga transportada" para designar "carga despachada". El primero es un concepto que incluye dobles, e incluso múltiples, contabilizaciones de un mismo servicio que se producen en los empalmes e intercambios entre las diversas empresas. El segundo concepto es neto del tráfico común, de intercambio o de tránsito.

<sup>2</sup> Los autores del Plan Larkin, desconociendo otros errores de sus proyecciones, se han detenido en una discusión sobre la ventaja de la utilización del producto bruto nacional en lugar del ingreso nacional.

de la elasticidad de sustitución.

## LAS PROYECCIONES

FIGURA 1



3. Es sabido que las proyecciones y el análisis de la elasticidad de sustitución deben usarse simultáneamente, como complementos. Las proyecciones son suficientes por sí solas únicamente si se sabe que la elasticidad de sustitución es nula.

Las proyecciones determinan un desarrollo del tráfico ferroviario que puede visualizarse, en un plano de coordenadas en cuyos ejes se miden tarifas y cantidades de servicios, como un movimiento a lo largo de un segmento paralelo al eje de las cantidades. Este es el segmento representado con origen  $p_0$  en la figura 1. La demanda de transporte del período anterior a la planificación se representa por la curva A<sup>3</sup>. El punto marcado con O representa la cantidad demandada en el período anterior a la confección del Plan, a la que correspondió el nivel de tarifas  $p_0$ . Para los cinco años del Plan Nacional de Desarrollo se prevén expansiones de la demanda de 0 a 1, 2, 3, 4, y 5 que se ilustran por el corrimiento hacia la derecha de la curva de demanda, de A a B, C, D, E y F, su posición final. Se observará, sin embargo, que esto es válido sólo en el caso en que se mantenga el nivel real de tarifas  $p_0$ . De lo contrario, y si hay alguna elasticidad de sustitución, el proceso será distinto. Supongamos que, como se propone en cada uno de los tres planes, se aumentará gradualmente el nivel real de las tarifas. Entonces, si las curvas de demanda a tienen alguna inclinación negativa, si hay alguna elasticidad de sustitución, el tráfico ferroviario se expandirá de O a I, II, III, IV y V. Que esta sea una expansión menor se debe al aumento de las tarifas de  $p_0$  a  $p_1$ ,  $p_2$ ,  $p_3$ ,  $p_4$  y  $p_5$ .

Está claro entonces que la proyección por sí sola no basta. El Grupo de Planeamiento de los Transportes, autor del "Plan Larkin", no lo ha entendido así; no se ha ocupado de la elasticidad de sustitución. El CONADE ha querido hacer un trabajo mejor, pero no ha encontrado elasticidad alguna. A esta razón se debe, quizá, que los autores del último plan tampoco se preguntan respecto de esa

<sup>3</sup> Estas curvas de demanda son marshallianas, reflejan únicamente el efecto sustitución.

elasticidad. Como los del Plan Larkin, suponen que las curvas de demanda pueden representarse correctamente las rectas verticales.

4. ¿Si no hay elasticidad de sustitución alguna, podemos entonces aceptar las proyecciones hechas? No, porque las proyecciones adolecen de un error fundamental. Se basan *en cantidades efectivamente transportadas* (mejor dicho, despachadas). Es sabido que las cantidades efectivamente transportadas *no son las cantidades efectivamente demandadas*. Estas últimas son mayores; de lo contrario no habría pedidos de vagones pendientes. Los vagones pedidos suelen superar, permanentemente, a los vagones efectivamente suministrados.<sup>4</sup> De este modo, las proyecciones que se hicieron son proyecciones de cantidades ofrecidas, no de cantidades demandadas. En la creencia de que se proyectaba la demanda se aplicaban tasas de crecimiento del producto bruto. Si este es un procedimiento arbitrario, más arbitrario aún es aplicar esos mismos coeficientes a la oferta. Los resultados de esas proyecciones, por lo tanto, no indican cantidades que se demandarán.

### LA ESTIMACIÓN DE LA ELASTICIDAD DE SUSTITUCIÓN

5. Como las proyecciones no pueden usarse para determinar las inversiones necesarias, pasaremos a considerar convenientemente las elasticidades de sustitución. Es sabido que de ellas dependen las cantidades demandadas, dado el nivel de la actividad económica y que también determinan el sistema tarifario más conveniente. Son, por lo tanto, fundamentales para poder resolver las dos cuestiones más importantes de la planificación ferroviaria.

6. El informe del CONADE comienza diciendo que "existe una muy baja elasticidad de sustitución pues no parece existir casi correlación alguna entre las alteraciones del nivel real de tarifas y la modificación a corto plazo de la participación del ferrocarril en la demanda global de transporte".<sup>5</sup> Lo que acabamos de transcribir significa, en lenguaje menos técnico, que cualquiera que sea el nivel real de las tarifas, los usuarios no tienden a reemplazar al ferrocarril por el camino o viceversa.<sup>6</sup> Pero esta afirmación significa que *el ferrocarril goza de una situación de monopolio*.

¿Cómo es explica entonces esta otra afirmación, que se encuentra en el mismo Informe?: "las empresas ferroviarias actuaban en muchos itinerarios en condiciones cuasi-monopólicas... Esta situación de privilegio ha desaparecido por la extensión de la competencia de otros medios a la casi totalidad de los itinerarios por la que ya no es dable esperar beneficios de monopolio".<sup>7</sup>

Es evidente que los planificadores del CONADE se contradicen. No pueden decir que encontraron una muy baja elasticidad de sustitución, sinónima de monopolio, y al mismo tiempo decir que los ferrocarriles perdieron completamente el monopolio que detentaban.

Esta contradicción debe tener solución. Pero antes de esbozarla queremos dedicar algunas líneas a la política tarifaria que el CONADE deriva de estos juicios contradictorios sobre la demanda de transporte.

---

<sup>4</sup> Véase el cuadro que figura al final de este trabajo.

<sup>5</sup> CONADE, **Informe sobre el Plan de Transporte Ferroviario**, 1985, Cap. I, pág. 4.

<sup>6</sup> Se puede imaginar qué consecuencias tiene esto sobre el levantamiento de ramales como medida de política de transportes. Si CONADE está en lo cierto, no es extraño que muchos de los afectados por las clausuras del año 1961 aún protesten y luchen por la reapertura de esos ramales.

<sup>7</sup> Seguramente se refiere al período anterior a 1935.

## LA POLÍTICA TARIFARIA PROPUESTA POR EL CONADE

7. El informe dice que "los lineamientos de política tarifaria de este Plan hacen explícita... la decisión de no recurrir a esos beneficios" (de monopolio) "donde aún fuera factible. Esta decisión tiene su fundamento principal en las implicancias de ser la empresa ferroviaria una entidad de carácter público".<sup>8</sup> Entre las "premisas básicas de política tarifaria"<sup>9</sup> se encuentra que "las tarifas deberán cubrir los costos totales a largo plazo" pero "se deberán aceptar tarifas por debajo de los costos sólo en aquellos casos en que se verifique una elasticidad demanda-tarifa menor que la unidad a niveles de tarifas inferiores al costo total a largo plazo...", no obstante "deberá lograrse el máximo de ingreso de acuerdo a las posibilidades ofrecidas por la función de demanda dirigida al ferrocarril". La oración en bastardilla es la descripción exacta de la diferenciación de precios de un mono-olio. Es la política tarifaria usual de los ferrocarriles y la base del libro de tarifas vigente.

Más adelante, en el mismo capítulo de tarificación, se sigue argumentando en términos de elasticidades de demanda, sin advertir que la discusión de niveles de tarifas en términos de elasticidades de demanda es pura discriminación de precios.

La contradicción se manifiesta también en la tercera premisa: "la tarifa no debe superar en más de un 10 % al costo total de largo plazo asignable al servicio en particular". La contradicción está en que esto debe entenderse como queriendo decir que las tarifas se ajustarán, por regla general, a los costos.<sup>10</sup> Claro está que esto no es tan grave si se advierte que la premisa es ambigua. Con diferenciación de precios también se cubren los costos. Esa es, precisamente, una de las finalidades de la diferenciación: cubrir los costos aún cuando estos son desconocidos o difíciles de determinar. Por otra parte, la restricción que la frase "asignable al servicio en particular" impone a la diferenciación de precios es ilusoria.

Parece ser que se adoptará un sistema tarifario mixto, mal definido y susceptible de provocar muchas rencillas futuras entre los usuarios y las empresas. Algunos productos se transportarán a precio de costo, otros a precios inferiores pero discriminados. Difícilmente puede resultar un sistema tarifario estable y previsible.

## LA SOLUCIÓN DE LAS CONTRADICCIONES

8. Hemos dicho que la contradicción que más dificultades puede ocasionar reside en que por un lado se dice, luego de un análisis estadístico, que el ferrocarril es monopolista y, por otro lado, se niega esa afirmación.

Alguna de las dos afirmaciones debe ser errónea. Consideramos conveniente analizar la primera de ellas.

<sup>8</sup> Informe, cap. III, pág. I.

<sup>9</sup> Ibid., cap. IX, pág. 1.

<sup>10</sup> Dudamos de la importancia práctica que puedan tener estas referencias a los costos, más aún a "los asignables a cada servicio en particular". No es este el lugar para discutir la calidad de las estimaciones de costos de la EFEA ni las del CONADE. Pero nos parece conveniente señalar que la Comisión de Transportes de la Comunidad Económica Europea acaba de pronunciarse en contra de la opinión del CONADE, a favor de la diferenciación de precios. (OECE, Documento VII/5836, Bruselas, 1959). Para una excelente discusión del problema tarifario consúltese Dr. ARNIM VON CLEMENS, "Die Preisdifferenzierung im Eisenbahngüterverkehr, ihre theoretische und wirtschaftspolitische Begründung", *Kieler Studien* Nr. 61, Tübingen, 1963.

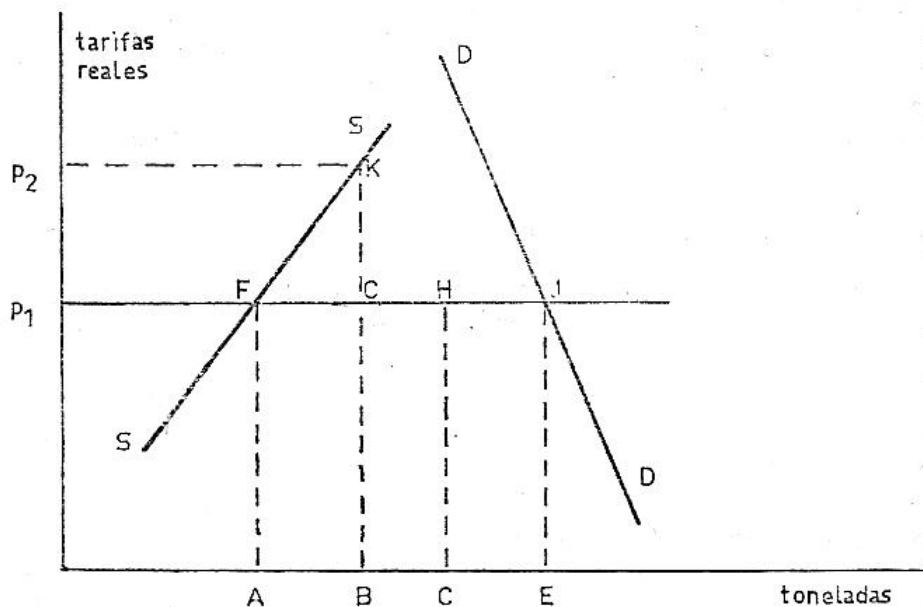
9. La inelasticidad de sustitución de la demanda de transporte ferroviario que encontró el CONADE no se verifica. Las conclusiones sobre la elasticidad de sustitución que el CONADE creyó encontrar no surgen de un auténtico estudio de la demanda, Surge claramente del Informe<sup>11</sup> que se han correlacionado tarifas con cantidades efectivamente transportadas (despachadas) que, como dijimos, no son las efectivamente demandadas. Las cantidades demandadas son superiores a las despachadas. La diferencia entre una y otra cantidad da lugar a un sistema de racionamiento, de rotación de vagones, de cupos asignados a estaciones y de preferencias especiales para ciertos transportes que son responsables de una dificultad estadística adicional: las proporciones entre los productos efectivamente transportados no reflejan las proporciones entre los productos cuyo transporte se demanda. También la distancia media de transporte no refleja a la implicada en los pedidos de vagones.

De este modo la investigación estadística del CONADE no arroja juicios sobre la demanda sino, en todo caso, sobre la oferta de los ferrocarriles.

Por otra parte, es sabido que las cantidades de vagones pedidos (y de toneladas a transportar que representan) fluctúan con más intensidad que las cantidades de vagones suministrados (y de toneladas despachadas), de modo que puede haber una correlación entre las tarifas reales y las cantidades pedidas (demandadas) mayor que entre las tarifas reales y las cantidades efectivamente transportadas.

10. Las contradicciones y las deficiencias de la investigación estadística del CONADE se explican porque aquél organismo no aplica un modelo de la competencia en el transporte. Faltando el modelo, falta también el esquema lógico y coherente al cual atenerse y así evitar las contradicciones. Un modelo bien construido no da cabida a las contradicciones. Tratemos de construir uno con los supuestos del CONADE.

FIGURA 2



<sup>11</sup> Capítulo I, págs. 10 a 13.

11. El Anexo I del Informe comienza diciendo que "la afirmación realizada en cuanto a la existencia de una gran rigidez de la demanda ante variaciones reales de tarifas será ejemplificada en casos referentes a algunos productos representativos". "Las consideraciones se basan en el análisis de las variaciones del volumen transportado ante variaciones de los niveles tarifarios a precios constantes". Los precios cobrados por los camioneros se excluyen explícitamente del análisis, fundándose la exclusión en la falta de datos sobre aquella variable y sobre la creencia de que ésta suele aumentar con sólo pequeños desfasajes respecto de los aumentos de tarifas ferroviarias.

12. Estos supuestos del CONADE pueden representarse con un modelo sumamente sencillo que consta de una única curva de demanda, que debe repartirse de alguna forma entre los ferrocarriles y camiones; un único precio, fijo y uniforme, determinado por los ferrocarriles y una curva de oferta de los camiones, que será creciente para tener en cuenta que éstos ajustan sus precios a los ferroviarios.<sup>12</sup>

En la figura 2, DD es la curva de la "demanda global de transporte",  $p_1$  es el nivel real de tarifas ferroviarias y SS es la curva de oferta de los camioneros. La recta que pasa por F y J es la "curva de oferta" del ferrocarril. Como éste es un servicio público, está dispuesto a transportar cualquier cantidad a la tarifa fijada por el Poder Ejecutivo. En cambio los camiones ajustan sus precios a los ferroviarios, transportando sólo la cantidad OA cuando la tarifa ferroviaria es igual a  $p_1$ . A los ferrocarriles se les demandará entonces la cantidad AE.<sup>13</sup> Esta depende del nivel real de tarifas y de la demanda global. Si, *ceteris paribus*, aumentan las tarifas, aumentará la cantidad transportada por los caminos y la demandada a los ferrocarriles se reducirá en la misma cantidad. Si, *ceteris paribus*, aumenta la demanda global, aumentará sólo la demanda dirigida a los ferrocarriles en igual cantidad pero distinta proporción. Que la demanda dirigida al ferrocarril aumente o no cuando aumentan la demanda global y las tarifas depende de la elasticidad de oferta de los camiones y de cuánto aumenta la demanda global.

13. EL CONADE creyó haber correlacionado AE con  $p_1$ . De haber sido así, el resultado de esa correlación significa, además de una baja elasticidad de la demanda global DD, una muy baja elasticidad de la oferta de los camiones SS. La demanda dirigida a los ferrocarriles, que es igual a la diferencia, sobre el eje de las toneladas, entre DD y SS, es igualmente inelástica. Pero el CONADE no midió al segmento AE. Este representa las toneladas a transportar que representan los nuevos pedidos de vagones registrados en el período. La cantidad efectivamente despachada es menor que aquella y es igual a, por ejemplo, AC.<sup>14</sup> El segmento CE representa por lo tanto a los pedidos de vagones pendientes. Como los productos que los ferrocarriles no logran transportar se transportan de alguna manera, podemos sumar el segmento CE a las cantidades transportadas por los camiones. Estas, de OA aumentan a OB. Pero el precio cobrado por los camioneros también aumenta de  $p_1$  a  $p_2$ . Así encontramos una nueva fuente de

<sup>12</sup> Este modelo fue tomado de LEON N. MOSES y DAVID ALEXANDER, *Competition Under Uneven Regulation*, **American Economic Review**, mayo de 1963.

<sup>13</sup> En realidad la tonelada no es un concepto adecuado para medir cantidades de servicios de carga, salvo en casos muy particulares y bajo supuestos muy restrictivos. La sinonimia entre "toneladas" y "cantidades de servicios" implícita en los supuestos y cálculos del CONADE, como también del Grupo Larkin, es una nueva fuente de error. Pero no tendremos en cuenta esta objeción precisamente porque queremos atenernos a los mismos supuestos para mostrar que --sean éstos buenos o malos-- de todos modos fueron incorrectamente aplicados.

<sup>14</sup> De modo que en el punto H la oferta de los ferrocarriles deja de ser un segmento horizontal y se hace completamente inelástica, vertical.

error que puede ser causa de una sobre-inversión en caminos. El análisis del CONADE, en lugar de hacer aparecer a los camiones ubicados en el punto K de su curva de oferta, da la apariencia de una curva de oferta de transporte carretero que pasa por el punto G, puesto que en lugar de medir al segmento AE miden al segmento  $AC = BE$  y en lugar de medir OA, que no es observable directamente, miden OB, que sí aparece en las estadísticas. De este modo, a la cantidad OB transportada por los camiones hacen corresponder el precio  $p_1$  en lugar del  $p_2$ . Esto supone un corrimiento hacia la derecha de la curva SS, en lugar de un movimiento a lo largo de la misma.

En lugar de medir la elasticidad de la demanda se mide la elasticidad de la oferta, que es nula, por encontrarse los ferrocarriles en el punto H, límite de su capacidad.<sup>15</sup> Y a raíz de este procedimiento equivocado se produce la ilusión de una oferta de transporte carretero mayor que la existente.

14. Si el CONADE hubiera empleado este modelo u otro mejor, no habría confundido cantidades demandadas con cantidades transportadas y podría haber encontrado una elasticidad de sustitución mayor, compatible con su enfoque de desaparición del monopolio ferroviario. En lugar de ello ha obtenido un resultado obvio y ha provocado una ilusión óptica respecto de la importancia de la oferta de transporte carretero que, sumada a una sub-estimación de la demanda futura de transporte ferroviario que deriva de la utilización, como base de la proyección, de cantidades efectivamente despachadas inferiores a las efectivamente demandadas, significa una distorsión de la realidad cuyo efecto sobre la "planificación" de los transportes y la utilidad de los planes comentados puede no ser conveniente.

---

<sup>15</sup> O punto de utilización máxima de algún factor limitante como los vagones o las locomotoras.

## RESUMEN

Se analizan los tres planes elaborados en la Argentina con respecto a los ferrocarriles, el llamado "Plan Larkin" de 1961, el "Plan de Transporte Ferroviario" del Consejo Nacional de Desarrollo, publicado en abril de 1965 y el "Plan de Reestructuración de los Ferrocarriles Argentinos" elaborado por el CONADE, técnicos de EFEA y de la Secretaría de Transportes, publicado en julio de 1965.

La discusión se centra especialmente en el método utilizado por el CONADE, destacándose dos enfoques erróneos del mismo que afectan negativamente la utilidad de los trabajos comentados para la planificación de los transportes.

En primer lugar, las proyecciones adolecen de un error básico, pues creyendo proyectar la demanda de los servicios ferroviarios en realidad se basan en la oferta de los mismos, a saber en las cantidades efectivamente transportadas. Segundo, se plantea que el ferrocarril goza de una situación de monopolio, al constatar una elasticidad de sustitución muy baja, y a la vez se dice que los ferrocarriles han perdido completamente el monopolio que detentaban.

El autor estima que estas contradicciones se deben a la falta de un modelo adecuado de competencia en el transporte y trata de subsanar este inconveniente construyendo un modelo en base a los supuestos del CONADE.

## SUMMARY

The three plans set up in Argentina concerning the railroads are analysed, *viz.* the so called "Larkin Plan" of the year 1961, the "Plan of Railroad Transport" of the National Development Council (CONADE), published in April 1965 and the "Plan for Reshaping the Argentine Railway" made by the CONADE, technicians of the Argentine Railways and of the Transport Department, and published in July 1965.

The discussion focusses mainly on the method employed by the CONADE, highlighting two errors of same which affect negatively the usefulness of the plans for programming the transport sector. First, the projections suffer from a basic mistake, as believing to effect a projection of the demand for railway services, they are based on the supply of same, *i.e.* on the effectively transported volumes. Second, it is stated that the railways enjoy a monopoly, on finding a very low elasticity of substitution, and it is said also that the railways have lost completely the monopoly they held.

The author considers that these contradictions stem from the lack of an adequate model of transport competition and tries to obviate this lack by building a model on the basis of the CONADE's assumptions.

**PEDIDOS DE VAGONES**  
Nuevos pedidos registrados en el mes, en toneladas a transportar (miles)  
**TOTAL DE LAS EMPRESAS**

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Set'bre	Octubre	Nov'bre	Dic'bre	Promedio	Total
1956	2045	2068	2057	2319	2322	2492	2608	2420	1965	1876	1642	1832	2137	25647
1957	1939	2024	1842	2226	2269	2284	2375	2269	1771	1685	1592	1490	1980	23766
1958	1653	1403	1735	2089	2129	2285	2703	2603	2604	2372	1883	1872	2111	25332
1959	1833	1796	1960	2113	2218	2709	2535	2342	2398	2457	2082	2280	2269	26722
1960	2163	2066	2121	2305	2322	1987	2135	2438	2141	2118	1955	1991	2145	25743
1961	1901	1577	1882	1868	1834	1741	1949	1811	1959	1380	--	1176	1590	19076
1962	1720	1432	1897	1777	1618	1676	1802	1611	1340	1029	989	1085	1499	17985
1963	1086	989	1246	1234	1300	1553	1404	1513	1292	1350	1187	1324	1290	15479
1964	1763	1582	1678	1932	1647	1952	2171	2370	2057	1953	1698	1726	1877	22529
1965	1957	1804	2230	2240	2195	2244	2196							

**VAGONES SUMINISTRADOS**

Peso en miles de toneladas con que fueron cargados, o sea carga despachada

**TOTAL DE LAS EMPRESAS**

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setbre	Octubre	Novbre	Dicbre	Promedio	Total
1956	1730	1655	1561	1726	1750	1981	2166	2217	2097	2095	1943	1735	1888	22656
1957	1732	1626	1629	1787	1970	1805	2280	2284	2014	1966	1748	1562	1867	22401
1958	1574	1316	1371	1605	1782	1912	2266	2156	2313	2004	1770	1737	1817	21808
1959	1894	1717	1816	1775	1725	1958	2166	2132	2333	2397	1967	1928	1984	23808
1960	1651	1665	1841	1865	1845	1840	2014	2334	2169	2076	1811	1695	1901	22806
1961	1624	1418	1540	1524	1546	1563	1755	1840	1911	1316	--	832	1406	16860
1962	1531	1357	1498	1521	1423	1460	1658	1682	1685	1351	1025	1052	1437	17242
1963	1083	986	1272	1205	1196	1381	1426	1451	1249	1352	1200	1265	1256	15067
1964	1507	1376	1571	1621	1445	1601	1808	1884	1933	1995	1569	1457	1647	19769
1965	1478	1329	1696	1714	1721	1865	1996							

Estas cifras se refieren a "carga productiva" (excluida la de servicio) menos "hacienda", excluyendo también a los "lotes" (consignaciones de menos de 5.000 kgs.). Esta es la carga sujeta al régimen de provisión de vagones (racionamiento).

**Fuente:** Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino, D.R.I.V.E. y Coordinación Operativa.

---

Este trabajo apareció en la revista de **DESARROLLO ECONÓMICO**, enero-marzo 1966, Vol. 5, N° 20, páginas 511 a 522.

---