

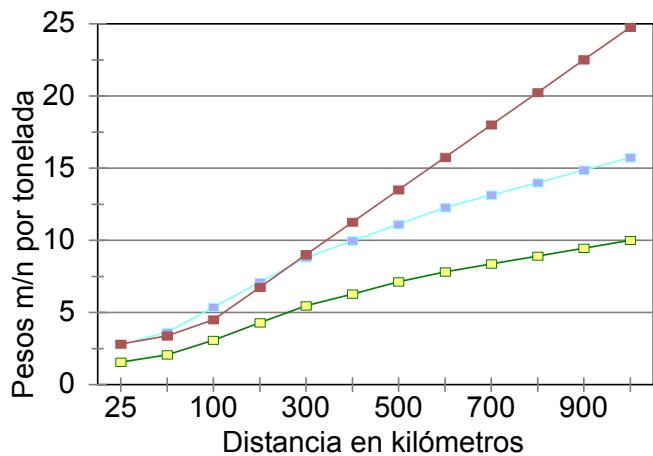
TARIFAS PARABÓLICAS

Las tarifas parabólicas fueron introducidas por un argentino, hijo de alemanes, ingeniero Alberto Christian Schneidewind, en su capacidad de Director General de Ferrocarriles. Esas tarifas, ideadas por él, elaborando lecciones de un profesor alemán, Wilhelm Launhardt, fueron impuestas al Ferrocarril Central Argentino como una de las condiciones con que el ferrocarril tuvo que cumplir para que el Gobierno Nacional apruebe su fusión con el Ferrocarril de Buenos Aires al Rosario. Vale decir que las tarifas parabólicas no fueron instrumentos introducidos por ferrocarriles británicos sino que fueron objeto y consecuencia de presión del Poder Ejecutivo Nacional sobre uno de los mayores ferrocarriles británicos.

Veamos ahora porqué Schneidewind quiso imponer la tarifa parabólica. El motivo era simple: Schneidewind buscó un sistema de tarifas con el que se pudiera extender la zona cultivable al máximo posible asegurando al mismo tiempo una modesta rentabilidad del ferrocarril. Ese motivo de Schneidewind y la tarifa propuesta fueron explicados en sus Apuntes de Ferrocarriles publicados por el Centro de Estudiantes de Ingeniería, 2da edición, 1915, vol. 1, páginas 229-304. La fusión del Central con el Buenos Aires y Rosario dio a Schneidewind su única oportunidad de ver sus teorías llevadas a la práctica.

Otros ferrocarriles han adoptado voluntariamente la forma parabólica en todo o en parte para poder competir en rutas servidas por el Central Argentino o sus vecinos inmediatos. Estos fueron el Oeste, el Central de Córdoba, la Compañía General de Buenos Aires, y el Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano. Inicialmente, el Oeste y la Compañía General adoptaron la forma parabólica solamente para tarifas aplicadas a las dos más inferiores clases de mercaderías. El FC de Rosario a Puerto Belgrano adoptó las tarifas del Central Argentino por completo. Así, con el tiempo, el sistema fue generalizándose en forma atenuada a casi todos los ferrocarriles, incluso los Ferrocarriles del Estado. Cabe notar que la Compañía General y el FC de Rosario a Puerto Belgrano, que adoptaron la tarifa parabólica en parte o en total, no fueron empresas británicas sino francesas.

Tarifas de Clase 10



El gráfico muestra en rojo un ejemplo de tarifa "británica" del Ferrocarril Central Argentino, vigente al 30 de junio de 1908; en celeste la tarifa "nacional" del mismo FCCA vigente desde el 1º de julio de 1908; y en verde la vigente el 1º de agosto de 1961, ajustada a la inflación del costo del nivel de vida habida desde 1914, todas para una misma Clase 10.

La tarifa parabólica rigió forzosamente a la ida como a la vuelta. Por tanto si, abaratando el transporte de maíz de Santiago a Rosario, la tarifa parabólica hizo rentable el cultivo de maíz en Santiago del Estero, también hizo rentable el transporte de maíz de Pergamino a Santiago. Permitiendo que otras cargas pasen por Rosario para llegar hasta Buenos Aires, permitieron también que los importadores de Buenos Aires puedan enviar productos extranjeros a puntos del Interior donde podrían haber desplazado industrias nacionales. Esos

efectos sobre el comercio con productos nacionales e importados no son propios de la forma parabólica de la tarifa sino que son resultado de cualquier reducción de tarifas, tal como fue impuesta por el gobierno de Irigoyen a los ferrocarriles Sud y Central en 1928, o por erosión del nivel de tarifas a causa de la inflación, como sucedió durante las presidencias de Perón y posteriormente.

Hecha la nacionalización de los ferrocarriles británicos y franceses, la forma parabólica de las tarifas para cargas pudo ser y fue generalizada a todos los ferrocarriles nacionales por Decreto N° 1730 del 24 de enero de 1949 que decía en sus considerandos que "es aconsejable la implantación de las tarifas del 'tipo parabólico', por residir su máxima bondad en el acercamiento virtual de los puntos de origen y destino del transporte." Hecho eso, sus efectos tanto favorables como nocivos a la actividad económica del Interior fueron exacerbados por falta de ajustes a la inflación que resultó en más rebajas en relación a los precios de los productos transportados.

Sylvester Damus, febrero de 2020.