Renovación de la infraestructura de vías del Ferrocarril Belgrano Cargas

JULIO CALZADA - ALFREDO SESÉ

El gobierno nacional está llevando a cabo un amplio plan de mejoras en la línea Belgrano del Sistema Ferroviario de Cargas. Dicho plan prevé la renovación de vías y la incorporación de nuevas locomotoras y vagones. Todas estas acciones tienen por objetivo revertir un largo proceso de deterioro de esta importante línea ferroviaria que, con su tendido, cubre provincias del norte y noroeste de nuestro país. A partir de la presentación realizada por la Subsecretaría de Planificación de Transporte de Cargas y Logística del Ministerio de Transporte de la Nación y un trabajo de la ADIF S.E. (Trenes Argentinos Infraestructura), este artículo detalla las renovaciones de vías en marcha y las fuentes de financiamiento de esas obras.

En los diferentes documentos que analizan la evolución de la línea Belgrano del Sistema Ferroviario de Cargas, existe coincidencia en que su bajo nivel de operación es una de las causas principales detrás de la fuerte caída que ha experimentado la carga transportada por esta línea. Por ejemplo, a fines de los años '80, transportaba cerca de cuatro millones de toneladas, mientras que en el año 2016 apenas alcanzó el millón de toneladas. La misma tendencia se observó en las toneladas-kilómetro.

Entre los motivos que provocaron semejante caída, están el mal estado de la infraestructura y la escasez de material tractivo. Aunque en la comparación con el transporte vial las tarifas del Belgrano Cargas son similares o ligeramente inferiores, los tiempos de viaje son mucho más extensos. Un viaje desde la zona productora sojera de Salta hasta Rosario puede demorar varios días, mientras que por camión este trayecto se efectúa entre 24 y 36 horas.

Con el objetivo de repasar las tareas de mejora que ha puesto en marcha el gobierno nacional en esta importante línea ferroviaria de trocha métrica, que abarca el norte y noroeste argentino, en el presente artículo se resume algunos aspectos de la interesante presentación realizada por la Lic. Carmen Polo, Subsecretaria de Planificación de Transporte de Cargas y Logística del Ministerio de Transporte de la Nación, con relación a la renovación de vías de la Línea Belgrano.

Además de esa presentación, se ha utilizado el trabajo titulado 'La infraestructura de transporte como motor del crecimiento' del Ing. Guillermo Fiad, Presidente de ADIF S.E. (Trenes Argentinos Infraestructura) y la nota BCyL N° 16 de fecha 19 de enero del año 2016, suscrita por los representantes de las empresas Belgrano Cargas y Logística S.A. y *China Machinery Engineering Corporation* y publicada oportunamente como documentación anexa en el Boletín Oficial de la República Argentina.

De acuerdo por lo expuesto por la Lic. Polo, se prevé la renovación de 1.593 kilómetros de vías de la Línea Belgrano del Sistema Ferroviario de Cargas, en un plazo de 38 meses y con una inversión estimada en U$S 2.900 millones. Para ello, se prevé contar con financiamiento proveniente de tres partes: CMEC (*China Machinery Engineering Corporation*), CAF-Banco de Desarrollo de América latina y el Tesoro Nacional.

Veamos ahora cuáles son los tramos de vías que se incluyen en este proceso de renovación.

Los trabajos de renovación de vías entre las localidades de Timbúes hasta Coronda ya estarían concluidos y corresponden a obras financiadas por CAF. La extensión de este tramo es de unos 85 kilómetros.

Dentro del territorio santafesino, la segunda etapa abarca los tramos Coronda-Santo Tomé y Laguna Paiva-Estación Naré y corresponden a la Etapa 2 del financiamiento CAF. En cuanto al tramo Estación Naré y Santurce, con extensión de unos 127 kilómetros, ya estarían finalizados y también corresponden a financiamiento CAF.

Según el Anexo 8 'Obras', de la nota citada en los párrafos anteriores, el tramo que va desde Santurce, en la Provincia de Santa Fe hasta Las Breñas, en la Provincia del Chaco, abarca unos 380 Kilómetros y se desarrolla en el marco del acuerdo con dicha empresa de la República Popular China.

El tramo entre Las Breñas y Pampa del Infierno, de algo más de 100 kilómetros en la Provincia del Chaco, ya estaría finalizado y corresponde a financiamiento CAF.

En el ramal C12 de esta línea ferroviaria, los tramos Pampa del Infierno-Los Frentones, de unos 26 kilómetros y Los Pirpintos-Taco Pozo, de aproximadamente 130 kilómetros, también estarían incluidos en la Etapa I del acuerdo con CMEC (*China Machinery Engineering Corporation*). Las obras entre Taco Pozo y Talavera ya estarían concluidas.

En lo concerniente al tramo Talavera-Pichanal y entre ésta y Embarcación en la Provincia de Salta, con total de unos 290 kilómetros, están incluidos en la Etapa II con financiamiento CMEC-CAF.

En la Etapa III, próximos a licitar, se encuentra el tramo Tucumán-Metán, por el ramal C8, que prevé la renovación de 257 kilómetros de vías y una inversión de U$S 195 millones. Asimismo, en el ramal C12 que transcurre entre Metán y Joaquín V. González, se estima una inversión de U$S 77 millones por la renovación de 102 kilómetros de vías y en el ramal C-C15, desde Metán a El Chalicán, una inversión de U$S 149 millones para la renovación de 197 kilómetros de vías.

Se adjunta cuadro explicativo de la renovación de vías citada, que formó parte de la presentación de la Lic. Carmen Polo.

