

OPINIÓN I

Por Roberto Bloch

Las ventajas de los ferrocarriles trasandinos

En la integración física argentino-chilena, el ferrocarril juega un rol fundamental. Y también es útil, combinado con el modo marítimo, para la llegada argentina a Perú, Ecuador, Colombia, América Central, la costa oeste de Estados Unidos y, en ciertos casos, a China y Japón, y para la llegada de mercaderías chilenas a Europa, Sudáfrica, la India y a algunos países del sudeste asiático.

Además, son notables los beneficios ambientales que implica el uso del ferrocarril sobre el camión, la reducción de la accidentología y la disminución de las congestiones, entre otras cosas. Actualmente, existen entre la Argentina y Chile, con diverso desarrollo, las siguientes conexiones ferroviarias:

■ El Ferrocarril Trasandino del Norte (FTN) une Salta con Antofagasta, en Chile, por el paso de Socompa. Es uno de los trenes más altos del mundo (por su recorrido); en Abra Chorrillos alcanza los 4475 metros. El FTN reviste gran importancia como medio logístico para la actividad minera binacional. El potencial actual (sin aprovechar) es de un millón de toneladas por año. Con obras de acondicionamiento, podrían alcan-

zarse las 2.700.000 t por año. El FTN también transporta mercadería en tránsito hacia Paraguay, Brasil y Uruguay. Además de Antofagasta, también podría llegar a los puertos chilenos de Iquique y Mejillones. Tiene un enlace con la Hidrovía Paraguay-Paraná en el puerto de Barranqueras, Chaco. Además de la licitación del transportador ferroviario argentino, está pendiente la reconstrucción de la conexión ferroviaria con los ramales bolivianos.

■ El Ferrocarril Trasandino Central (FTC), inactivo desde 1984, dispone de un proyecto de rehabilitación que contempla el llamado a licitación para que un único operador actúe en ambos países. Para esto se deberán reacondicionar 225 km entre Luján de Cuyo, Mendoza, y Los Andes, Chile. Entre otras cosas, transportará cereales, minerales, aceites, vinos, sustancias peligrosas y contenedores. Las vías soportan un máximo de 18 toneladas por eje. Se programarán salidas fijas para que los cargadores puedan planificar sus entregas y se planea desarrollar estaciones de transferencia de cargas tren-camión, y viceversa. El FTC podría disminuir el intenso tránsito vial por el

paso Cristo Redentor, en Mendoza, que suele cerrarse por largos períodos debido a los bloques de nieve. Además de las conexiones con los puertos de Buenos Aires y Valparaíso, existirán conexiones con puertos de Brasil, al integrarse a la traza ferroviaria costera brasileña.

■ El Ferrocarril Trasandino del Sur (FTS) transcurre entre Zapala, Neuquén, y Lonquimay Chile, pero faltan construir aproximadamente 200 km de vías para completar la unión. Transporta, con transferencia a camión para cruzar la Cordillera, madera, frutas, pescados, cemento, equipos industriales, cereales y aceites. Las vías podrían unirse utilizando el paso de Pino Hachado o el paso Mallín. Se proyectan estaciones de transferencias de cargas en la zona, en ambos países. En la Argentina, podría conectarse con los puertos de Bahía Blanca y San Antonio, y en Chile, con los de Talcahuano y Valdivia. Además de la distribución de mercaderías aquí y en el país trasandino, podrían alcanzarse terceros mercados.

El autor es docente de posgrado y consultor en comercio exterior. E-mail: robloch@speedy.com.ar



una alternativa de transporte

de la Nación anunció un megaplan de obras para reorganizar el sistema ferroviario de pasajeros con la construcción de varias decenas de estaciones, la reconstrucción de 677 coches y la compra de otros 79, la adquisición de 32 nuevas locomotoras y la reparación de otras 50, entre otros puntos. Este megaplan gubernamental - en el que se invertirían unos 5000 millones de pesos hasta 2008 - pretende mejorar los servicios en el área metropolitana,

que despierta muchas quejas entre los usuarios, y reactivar los trenes de pasajeros al interior.

Habrà que esperar a que las obras se concreten, los pasajeros no viajen como ganado y el país productivo pueda apoyarse en el ferrocarril para mejorar su competitividad, es cierto. Pero mientras tanto, las tendencias concretas y las promesas inciertas son noticia en un ámbito como el del tren, en el que hacia tiempo se habían perdido las esperanzas.

Mercedes-Benz es una marca registrada de DaimlerChrysler

CARGA CON TODO NUESTRO ORGULLO.



Mercedes-Benz L1634. El camión más vendido de 2005.



Mercedes-Benz