

Logística Integral - Soluciones Logísticas Integradas - Líneas Aéreas Internacionales

**TEFASA**

Av. Elvira R. de Dollopiano S/N esq. Ana Lavigne  
**Bársena Sur - Puerto de Buenos Aires**  
 (T107) Buenos Aires - Argentina

info@tofasa.com.ar  
 www.tofasa.com.ar

Líneas telefónicas  
 4119-9000

1 CATAMARCA |

# La India, interesada en un corredor bioceánico

El país asiático presentó un proyecto de trazado ferroviario entre la Argentina y Chile por el paso de San Francisco

Por Patricia Roxana Carrizo  
 Para LA NACION

SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA.- El gobierno de la India presentó un novedoso y ambicioso proyecto para unir la Argentina y Chile por medio de una línea férrea que conectará el Noroeste con los puertos del Pacífico.

La propuesta fue elevada al gobierno de Catamarca en una reunión que mantuvo el embajador de la India en esta provincia, tras la cual se acordó comenzar a trabajar en el proyecto de factibilidad del emprendimiento, que ya cuenta con el respaldo de las empresas mineras radicadas en la zona.

El ferrocarril trasandino uniría las localidades de Andalgalá, ubi-

cada en el oeste catamarqueño, y Copiapó, en Atacama (Chile), haciendo uso del trazado natural del paso internacional de San Francisco. Esta nueva vía de comunicación facilitaría la comercialización desde de los puertos de aguas profundas Barquillo y Caldera, en la III Región chilena.

El recorrido tendría una extensión de 750 kilómetros y en su trayecto se construiría un túnel a 4000 metros sobre el nivel del mar, con una longitud aproximada de 20 kilómetros. Se iniciaría en la ciudad de Andalgalá y atravesaría departamentos como Belén y Pomán, en el oeste catamarqueño, y las localidades de Mazán y Aímogasta, en La Rioja.

En la Argentina, el punto culminante de esta línea férrea sería la ciudad de Fiambalá, en el departamento de Tinogasta, que linda con Chile. De allí continuaría la línea natural que marca el Paso Internacional de San Francisco -corredor bioceánico considerado estratégico en la integración del Mercosur- hasta Potrerillos y Diego de Almagro, en la III Región chilena.

En el país trasandino se proyec-



Las vías podrían formar parte del trazado en San Francisco

tó la integración de este ramal a su sistema de trenes, para permitir así la conexión con los dos puertos de Barquillo, en la provincia de Chañaral, y Caldera, en Copiapó. En la Argentina puede hacer lo propio con el Belgrano Cargas en el ramal Serrezeña de la provincia de Córdoba y vincular así los dos océanos.

### Empresa estatal

La construcción estaría a cargo de Iroon, la empresa nacional de trenes de la India, que desarrolló una veintena de obras en distintos países. Y la financiación se realizaría, en una primera etapa, por medio de tres bancos internacionales, el go-



El paso, del lado argentino

bierno de la India y empresas mineras, que se beneficiarían con la construcción de esta nueva alternativa para transportar sus productos por el Pacífico. En un primer momento el gerenciamiento estaría a cargo de una empresa pública india.

Para avanzar en el proyecto, llega-

ron al país ingenieros indios especialistas en sistemas ferroviarios, que analizaron la viabilidad técnica del proyecto y concluyeron que es una obra posible de concretar.

### Bondades

El corredor ferroviario contribuiría a abaratar considerablemente los costos de transporte de la producción argentina hacia el vecino país, para proyectar su comercialización a los países asiáticos a través de los puertos chilenos del Pacífico. Esto favorecerá también las producciones del noroeste argentino en su conjunto y a las provincias de Santiago del Estero, Tucumán, Chaco y La Rioja, así como a los estados del sur de Brasil.

Para la minería, que presenta un gran desarrollo en el norte de la Argentina y en Chile, esta obra de infraestructura aceleraría su crecimiento. En nuestro país, Catamarca es la primera exportadora de minerales, con la explotación de la mina de oro y cobre Bajo La Alumbrera. A ella se sumará, en menos de cinco años, Agua Rica, un yacimiento que por sus características la superaría en tamaño y en producción. Según las primeras proyecciones, para atender las demandas de este sector serían necesarios dos servicios diarios durante todo el año.

Por otra parte, del lado chileno, la III Región tiene emprendimientos agrícolas que demandan gran cantidad de granos de la Argentina. También para ellos el tren aportaría una alternativa de transporte eficiente.

**LOGEXPOR SRL**

Deposito Fiscal de Exportación  
 Almacenamiento y Logística Integral

**CONTÁCTENOS**

Dpto. Quiquena Martín 940 - 950  
 0187476 - Ciudad Autónoma de Bs. As. - República Argentina  
 TEL: 497 - 010 (Internacional) 541 - 3216 / 934 / 3092  
 Email: export@www.logexpor.com.ar  
 www.logexpor.com.ar

**¿Qué nos hace diferente?**

- 4200 m<sup>2</sup> de superficie de obra
- 4200 m<sup>2</sup> de superficie de obra (facilidades para el almacenamiento y logística integral)
- Servicio de 24 horas y 7 días por semana
- Capacidad de almacenaje a través del sistema de riel y Hidráulica automatizada por gravedad que (40000) es almacenada en 3 niveles (1 de 30m y 2 de 15m)

**¿Y lo que más nos caracteriza?**

- Responsabilidad
- Eficiencia
- Seriedad
- Mejora Continua

**¿Qué nos hace diferente?**

- Servicio personalizado
- Única para el país
- 24 horas y 7 días por semana
- 4200 m<sup>2</sup> de superficie de obra (facilidades para el almacenamiento y logística integral)
- Capacidad de almacenaje a través del sistema de riel y Hidráulica automatizada por gravedad que (40000) es almacenada en 3 niveles (1 de 30m y 2 de 15m)