

COMO INTEGRAR AL NOA/NEA AL SISTEMA DE FERROCARRILES Y PUERTOS

En **Noviembre 2002** la **Cámara de Comercio Exterior de Salta** organizó las **PRIMERAS JORNADAS EXPORTADORAS DEL NOA**.

El NOA es la zona de los mayores costos de la logística, por su ubicación geográfica y es la que merece prioridad en las soluciones. Uno de los temas fue **como integrar al NOA** en forma rápida y con un mínimo de inversiones al sistema de **ferrocarriles y puertos**, tomando en cuenta el deplorable estado del **Ferrocarril Belgrano Cargas**. Para aquel seminario el autor desarrolló el mapa adjunto y básicamente el siguiente texto para una presentación en Powerpoint.

El objetivo de la presentación fue demostrar que el **NOA debería recordar como fue su desarrollo original a partir de 1930 gracias al Ferrocarril del Estado. Con una buena lectura de las lecciones del pasado, deberían tomarse nuevamente los mismos pasos exitosos de aquel entonces, para recuperar el terreno perdido**. La historia nos muestra que la Argentina construyó su prosperidad sobre uno de los mejores sistemas de ferrocarriles y puertos del mundo y no hay ninguna razón para suponer que no se puede repetir el mismo éxito en nuestra época. Cuando hablamos de puertos, hablamos al mismo tiempo de los importantes **centros de consumo** que se han formado alrededor de los puertos. Desde hace varias décadas se ha vuelto a considerar en el mundo al transporte por ferrocarril como el más indicado para las largas distancias en caso que no hubiere posibilidad de usar el transporte por agua, que es todavía más económico. En el caso del NOA hay una gran ventaja: se puede hacer una perfecta combinación de transporte por ferrocarril y por la vía fluvial, como veremos más adelante. En el mapa adjunto se puede notar el importante río Paraná con sus puertos, las principales carreteras marcadas con un escudo rojo y en colores las redes de ferrocarriles.

En **azul** se ve la red más extensa del país, el **Ferrocarril Belgrano**, que tiene una gloriosa historia pero un triste presente. En la época de 1854 a 1930 cuando las **empresas privadas** construyeron una densa red de ferrocarriles en la Argentina, ninguna tenía interés en desarrollar una red en el “pobre” Norte y Noroeste, porque no ofrecía garantías de inmediata rentabilidad y por eso el Estado decidió hacerlo. Así nació la Empresa **Ferrocarriles del Estado** para desarrollar el NOA y las zonas del Oeste. Se fue extendiendo la red en forma paulatina y según los anales de la otrora famosa compañía de transporte fluvial, Mihanovich, las primeras líneas que sirvieron al desarrollo del NOA fueron el ramal C 25 que va desde Embarcación en Salta al puerto de Formosa, sobre el río Paraguay y el ramal C 12, que va de J. V. Gonzalez al puerto de Resistencia (Barranqueras) en el Chaco, sobre el río Paraná. Entre 1930 y 1939 estos ramales eran conocidas como “**las rutas del azúcar**”: se cargaba el azúcar **directamente en los vagones de Ferrocarriles del Estado** que tenía **desvíos en los ingenios, para su transporte a los 2 puertos fluviales** donde se cargaba en buques de la reconocida empresa de transporte fluvial **Mihanovich / Dodero** la que lo transportaba a Santa Fe, Rosario y Buenos Aires para exportación y consumo interno. **Este fue uno de los primeros ejemplos de transporte intermodal del país y del mundo**. Después el Ferrocarril del Estado (bajo la órbita de la Administración General de Ferrocarriles del Estado) fue tendiendo su red de trocha métrica hasta el sur y el oeste. En 1939 llegó a Santa Fe y entonces el Estado decidió comprar la red de trocha métrica de una empresa privada británica llamada Central Córdoba, y con eso pudo llegar directamente a **Buenos Aires**. Es importante señalar que esta línea del Central

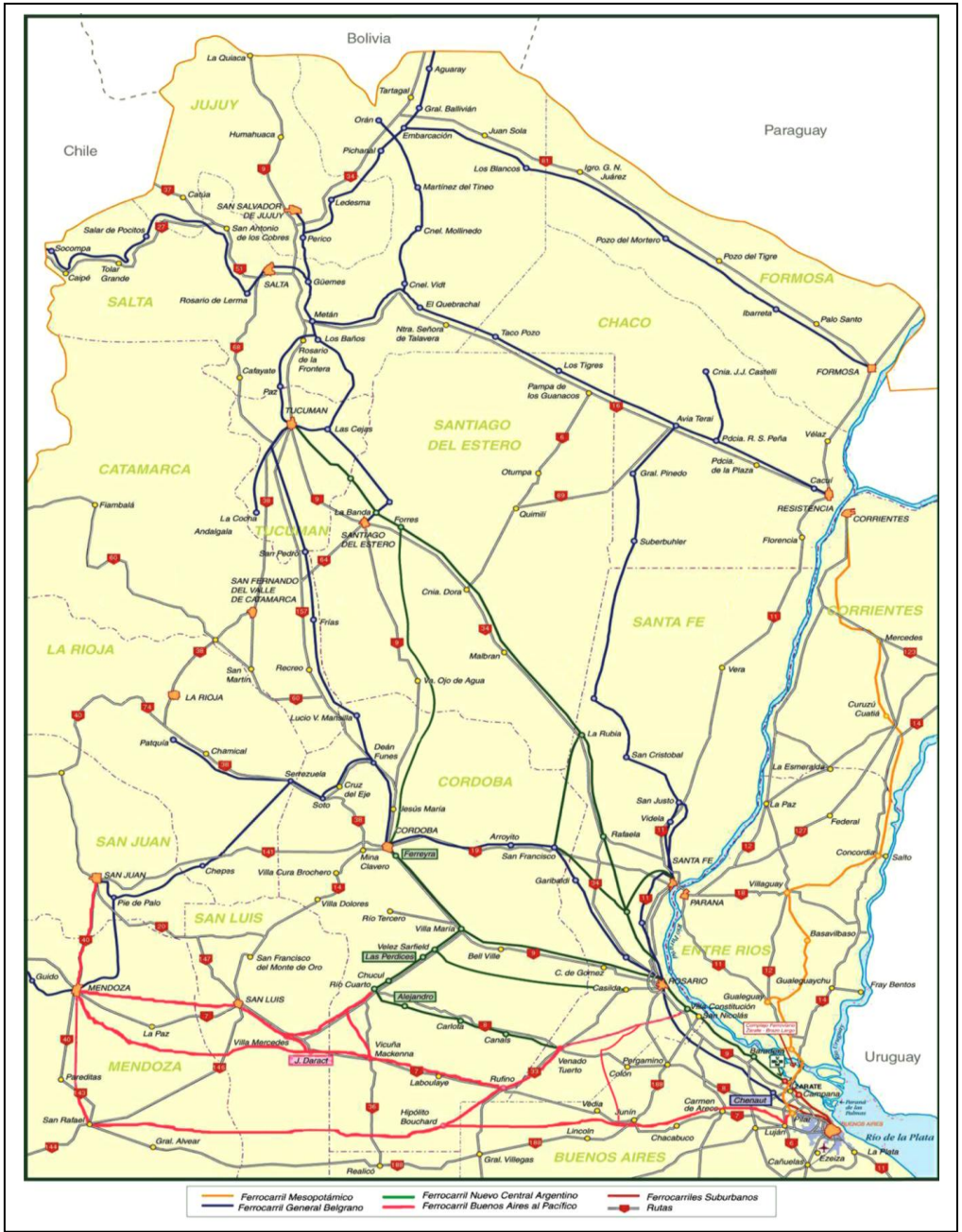
Córdoba, ahora del Belgrano, **no sigue la costa del río Paraná**, como lo hace el NCA (ex - línea Mitre), sino que se aparta del río desde Rosario y por eso **lamentablemente no tiene acceso directo** a las nuevas instalaciones portuarias sobre la margen derecha del Paraná lo que representa una enorme **desventaja**. Cuando en 1993 se privatizaron los ferrocarriles, no había interesados en la extensa red del Belgrano y finalmente se decidió en 1997 darlo en concesión a la Unión Ferroviaria / Coop. Laguna Paiva, con una promesa de un subsidio de US\$ 250.000.000, que sin embargo nunca se pagó. Sin un gran aporte de capital, el FFCC no se pudo poner en buen funcionamiento y el resultado es que ahora DE LOS 10.000 KM DE VÍAS, SOLAMENTE 3.500 ESTÁN MÁS O MENOS EN CONDICIONES DE USO Y HAY SOLO UNAS 15 / 20 LOCOMOTORAS EN CONDICIONES OPERATIVAS. No hace falta ser muy experto para entender que de esta forma el **Belgrano Cargas** no puede satisfacer la gran demanda del NOA, con un constante aumento de producción de soja, y menos aún de grandes zonas de Catamarca, La Rioja, San Juan y del oeste de Córdoba. Como consecuencia, muchos productos de muy bajo valor, incluyendo minerales, son transportados **por camión a los puertos que están a más de 1.000 km de distancia**, lo que a todas luces es un disparate económico. Ahora bien, si observamos el mapa, vemos que el NCA y el Belgrano se pueden complementar perfectamente bien. Al respecto es importante resaltar que las vías del ex Mitre (NCA) con la trocha ancha de 1,676 m y el Belgrano de 1 m, se juntan en la estación Mitre de Tucumán y que en los **años 80**, la **Empresa Ferrocarriles del Estado Arg.** colocó una grúa de pórtico, abarcando las dos vías, que se usaba para transferir contenedores entre los dos sistemas Mitre y Belgrano (todavía hay restos de esta vieja grúa). De la misma forma ACA, Bunge y otras empresas cerealeras hicieron instalaciones para transferir granos entre vagones de las 2 líneas. Si no hay fondos para mantener todas las líneas, parece que es correcto preguntar porque no se destinan fondos para subsidiar el **Belgrano Cargas** para que atienda bien a las **líneas al norte de la estación de Tucumán**, donde se puede hacer, **con costos muy bajos**, el trasbordo de contenedores y cargas “unitizadas” en la estación Mitre al sistema del NCA, **que no requiere ninguna inversión**. Como dijimos, esta operación **ya se hacía en los años '80**. En nuestra época no se manipulan más bultos sueltos como antaño y con el uso de tarimas (pallets) y “cajas móviles” (contenedores domésticos) se pueden mecanizar las operaciones. También se pueden recuperar las instalaciones de transferencia de granos que se hicieron en los años 80. De esta forma contenedores y fruta, minerales y granos, pueden llegar directamente a los puertos de la zona portuaria de Campana Zarate (que son los puertos donde se carga la mayoría de las frutas) en lugar de tener que hacer el transporte por camión desde la estación Chenaut del Belgrano, que está a más de 35 km de estos puertos. Por otro lado el Belgrano se debería dedicar urgentemente a recuperar las vías de los ramales a los puertos fluviales de Formosa y Barranqueras, para permitir mayores pesos por eje y mejores velocidades seguras y así a dar un buen servicio para transportar la soja, cemento, klinker y muchos otros productos de Jujuy, Salta, Formosa y el Chaco. Desde los puertos fluviales se podrá seguir el transporte por barcas, con una fuerte reducción de costos y gastos de combustible, como ya hicieron nuestros abuelos. (Los gastos de los manipuleos adicionales son menores que los ahorros en los costos de transporte). No solo se debería dar prioridad a las reparaciones de las vías en el NEA/NOA, además se debe proveer esta nueva zona de actividades con una buena cantidad de locomotoras y del adecuado material rodante. De la misma forma se debería rehabilitar varios otros ramales en las zonas del oeste, para recién después analizar qué otros ramales largos se deberían reparar o eventualmente clausurar si la combinación con el NCA no justifica su reparación. Siguiendo estos pasos **el NOA se integrará rápidamente al sistema de**

ferrocarriles y puertos que se señala en el mapa y el Belgrano podrá volver a ser el motor de la economía de esas regiones, como lo fue con éxito en sus orígenes.

En **verde** se ve el sistema del **Nuevo Central Argentino (NCA)**, que abarca Tucumán, Santiago del Estero, Santa Fe, Córdoba y Buenos Aires. Todos los ramales en verde están en buen estado. NCA reparó la línea de Rosario a Tucumán y agregó varios nuevos lugares de paso para los trenes. Posteriormente rehabilitó un tramo que desde hace muchos años estaba inactivo, desde Sumampa en Santiago del Estero hasta Villa del Rosario en Córdoba. Con estas obras la capacidad de transporte desde Tucumán a la zona portuaria supera ampliamente los 5 millones de toneladas por año con muchas posibilidades de aumento, agregando zonas de paso y modernizando los sistemas de señalización. El NCA transporta cereales, maní, aceites vegetales y muchos otros productos de Córdoba para los puertos del Río Paraná. Mucha fruta cítrica de Tucumán va por ferrocarril a la terminal Euroamerica en Campana y en contenedores a Termina Zarate y a Buenos Aires. Desde Tucumán se transportan también los minerales de la mina Bajo La Alumbra ubicada en Catamarca.

En **lila** está la red del **A.L.L. Centro**, (ex Buenos Aires al Pacifico / ex Sarmiento) también con trocha de 1 m 676 mm, que sirve la zona Oeste del país (Sur de Córdoba, San Luis, San Juan y Mendoza). Las vías del ALL se conectan con las vías del NCA de la misma trocha en 3 lugares : Río Cuarto, Venado Tuerto y Villa Constitución. El NCA y ALL tienen un convenio de uso de sus respectivas vías, con pago de peaje. De esta forma A.L.L también tiene acceso directo al sistema portuario del río Paraná y como vemos en el mapa, se forma un sistema ferroviario que conecta en forma directa el centro y oeste del país con todos los puertos desde Santa Fe hasta Buenos Aires. La mayoría del vino y la fruta de Mendoza ya llega por ferrocarril a los puertos, sacando camiones de la problemática ruta 7 y de la 188. Esta tendencia está en constante crecimiento, en beneficio de la economía regional.

Para completar la red ferroviaria del centro del país, se ve en **amarillo** la América Latina Logística Mesopotámia, **A.L.L.**(ex Urquiza) con trocha standard de 1 metro 435 mm, que sirve la Mesopotamia y tiene conexiones directas con las redes de Uruguay y Paraguay con la misma trocha. El tráfico a Brasil se hace con trasbordo en Pasos de los Libres / Uruguaiána.



— Ferrocarril Mesopotámico
 — Ferrocarril Nuevo Central Argentino
 — Ferrocarriles Suburbanos
— Ferrocarril General Belgrano
— Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico
— Rutas