



UNA MIRADA AL FERROCARRIL BELGRANO CARGAS

Coordinador: Daniel Álvarez

Investigadores: Bernardo Dikstein, Cesar Dombroski, Alicia Rodrigues,
Fernando Rossi, Rubén Serruya y Dardo Solari

DOCUMENTO DE
TRABAJO N° 2 –
DICIEMBRE 2014

SERIE TRANSPORTE, LOGÍSTICA Y DESARROLLO REGIONAL

Una Mirada al Ferrocarril Belgrano Cargas

Contenido

1. Breve Descripción Histórica.....	2
2. Caracterización del Ferrocarril Belgrano Cargas	2
3. Situación Actual del Ferrocarril Belgrano Cargas	3
3.1. Evolución del Volumen Transportado por el Ferrocarril Belgrano Cargas.....	5
4. El Ferrocarril Belgrano Cargas y el Resto del Sistema Ferroviario de Cargas	8
4. 1. Evolución de los Volúmenes Transportados	8
4. 2. Distancias Medias Recorridas.....	9
4. 3. Ingresos Totales e Ingresos Promedios	11
5. Una Gradual Recuperación.....	13
6. Avances en el Plan de Obras de Recuperación del Belgrano Cargas.....	16
7. Conclusiones.....	18
7. Bibliografía.....	20

1. Breve Descripción Histórica

El FFCC Belgrano presentaba características muy dispares, respondiendo a la configuración productiva del territorio donde se desarrolló. Su origen se remonta a la conexión de diversos ramales ferroviarios regionales. Aun hoy se extiende desde el centro y hacia el norte de Argentina, llegando hasta Chile y Bolivia.

Partiendo desde la estación Retiro, en la Ciudad de Buenos Aires, se dirige hacia el norte de Argentina, recorriendo las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis, Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Chaco, Formosa, Salta y Jujuy. En otras palabras, no surge como un único tendido de red con troncales y secundarias y objetivos centralizados.

Su desarrollo responde a la unión de distintos ferrocarriles regionales que se fueron constituyendo en distintos momentos históricos, en función de diversas finalidades e intereses y bajo distintas concepciones tecnológicas.

A partir de la nacionalización del sistema ferroviario argentino en el año 1949 fue creada la empresa Ferrocarril Belgrano, para incorporar todos los ramales de trocha angosta operados hasta entonces por los Ferrocarriles del Estado.

De esta forma, se fueron consolidando distintas líneas de trocha angosta, como el FFCC Argentino, el FFCC Córdoba y Noroeste, Ferrocarriles Chaqueños, Ferrocarril Chumbicha a Catamarca, Tranvía a Vapor de Rafaela, Ferrocarril Trasandino Argentino, entre otros. Así, la red tuvo una influencia directa ya desde su origen en las economías regionales, aportando una infraestructura unificada para su consolidación y desarrollo.

2. Caracterización del Ferrocarril Belgrano Cargas

Una de las características centrales que presenta la red de trocha angosta es que permite unir el Puerto de Buenos Aires y las terminales portuarias de Rosario, Santa Fe, Barranqueras y Formosa (puntos de salida de exportaciones o eventual entrada de importaciones, a través de la Hidrovía Paraná- Paraguay) con los centros de producción provinciales.

La diversidad geográfica de la región hace que se encuentren en ella diferentes tipos de productos a saber:

1. Las provincias de Salta, Jujuy y Tucumán incrementaron su producción agrícola, y diversificaron las tradicionales de azúcar, tabaco y porotos e incorporaron fundamentalmente soja y cítricos.
2. Catamarca, Salta y Jujuy registran un crecimiento en minería como consecuencia de proyectos iniciados en los últimos años.
3. También se pueden destacar la producción de petróleo y sus derivados en Salta y Formosa; y las de algodón, soja en el Chaco.
4. Asimismo, cabe mencionar la agricultura tradicional de las provincias de Córdoba, Santa Fe, Buenos Aires, Mendoza, San Juan, La Rioja y Catamarca; la vitivinicultura y los cultivos bajo riego.
5. Además de las producciones primarias citadas, a lo largo de la red se localizan importantes actividades, entre las que se destacan producciones de cemento, papel, automóviles, lácteos, etc.

El BC es el único de trocha métrica que circula por ciertas zonas geográficas, la red es de aproximadamente 7.300 km. de extensión. Está integrada con las repúblicas de Chile y Bolivia, que

cuentan con idéntica trocha, lo que permite acceder a través del paso de Socompa, a la terminal marítima de Iquique a través de la red chilena (Ferroonor) y llegar al puerto de Antofagasta (Ferrocarril Antofagasta – Bolivia).

En el caso de Bolivia, el BC ofrece dos alternativas de conexión, en primer lugar hacia la red andina (Villazón – La Paz) a través del paso Villazón – La Quiaca y en segundo lugar la unión con la Red Oriental Boliviana Yacuiba – Santa Cruz de la Sierra. Las conexiones descritas constituyen el principal Corredor Bioceánico del Cono Sur para lograr la integración física y económica de los países que componen dicha región.

El tendido del BC tiene gran importancia en el mapa social y productivo del país. Con una fuerte inserción en toda la región central y norte. La red del BC permite que trece provincias accedan y se interconecten con los países limítrofes. Esto significa una posibilidad de integración física para el transporte de cargas hacia los países vecinos, los puertos fluviales del litoral o Buenos Aires, y permite el tráfico intrazonal y transversal.

La Ruta Nacional Nº 16 constituye parte del corredor bioceánico, y atraviesa la Provincia del Chaco. Desde el oeste se accede por las provincias vecinas de Salta y Santiago del Estero, teniendo esta última otro punto de acceso, la Ruta Nacional Nº89. Además, por la Ruta Nacional Nº16 se puede acceder a la provincia del Chaco desde la provincia de Corrientes por el este, utilizando el puente General Belgrano. Es importante destacar que la traza de la vía comprendida en el proyecto de puesta en valor del BC, en sentido este-oeste, es paralela a dicha R.N. Nº16. La traza de la ruta y de la vía se encuentran separadas por aproximadamente 50 metros.

Existe un potencial de transporte, derivado de las economías regionales, susceptible de ser volcado de manera competitiva a los centros de consumo.

Es una realidad incontrastable que el ferrocarril de cargas genera expectativas reales en las economías de las regiones. Sobre todo para fletar grandes volúmenes que inciden en un mejoramiento de la competitividad, en función de la reducción de costos de fletes e impactos ambientales favorables. Asimismo produce externalidades positivas en cada uno de los lugares donde se lo rehabilita o mejora.

3. Situación Actual del Ferrocarril Belgrano Cargas

A partir de la sanción de la Ley Nº 26.352 (2008), destinada a favorecer el reordenamiento de la actividad ferroviaria a nivel nacional, se crea la empresa Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF), la cual se encuentra actualmente dentro de la órbita del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación. Se atribuye a su cargo la administración de la infraestructura ferroviaria actual, la que se construya en el futuro, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes.

Por su parte la empresa Belgrano Cargas en el transcurso del año 2014 pasó a denominarse “Trenes Argentinos Logística y Carga”; la cual está compuesta además de la mencionada por los ex operadores ferroviarios, San Martín Cargas y Urquiza Cargas.

A partir de la localidad de Villa Rosa, última estación del Ferrocarril Suburbano Belgrano Norte, (AMBA), da comienzo la red del Ferrocarril Belgrano Cargas, que como indica su nombre sólo se encuentra abocado al transporte de cargas y no presta servicio de pasajeros.

En la actualidad el BC transporta tan sólo el 16,60% (663.822 toneladas anuales, año 2013) de las 4.000.000 de Tns que se espera que sea su capacidad a partir del año 4 de su puesta en valor; tal como

lo fue hace 30 años. Del total de cargas transportadas con origen en el norte argentino, el 86% tiene como destino los puertos de Santa Fe y Buenos Aires.

Dentro de los productos transportados, la participación relativa de granos sobre el total de cargas movilizadas por el BC es mayoritaria. A continuación se expone una tabla con la evolución porcentual de dicha participación.

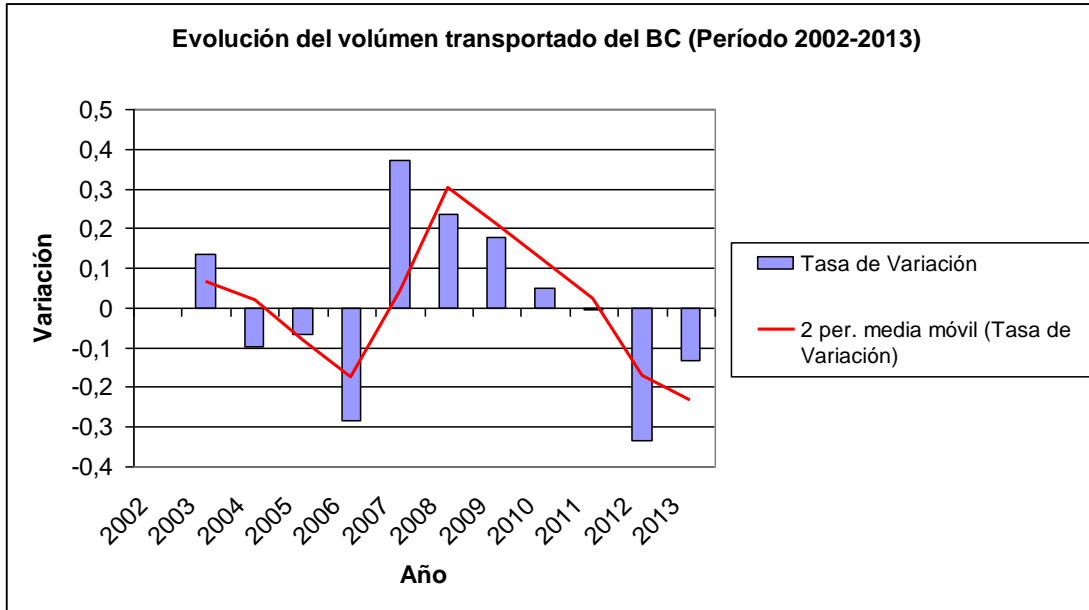
Participación relativa en el total de cargas del BC

Año	Porcentaje: Granos y subproductos del total transportado
2002	54 %
2003	62 %
2004	61 %
2005	62%
2006	72 %
2007	64%
2008	80 %
2009	80 %
2010	78 %
2011	70 %
2012	79 %
2013	69 %

Elaboración propia en base a datos de la CNRT

Por otra parte, los únicos dos trayectos que se mantienen operables son el ramal "azucarero" (CC) que une Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba, Rosario y Retiro, y el "cerealero" (C18 y C6) también partiendo desde Salta y cruzando Chaco, el norte de la provincia de Santa Fe y llegando hasta la ciudad de Rosario. En este último se transporta el 65% de las mercaderías con las que opera el tren.

3.1. Evolución del Volumen Transportado por el Ferrocarril Belgrano Cargas

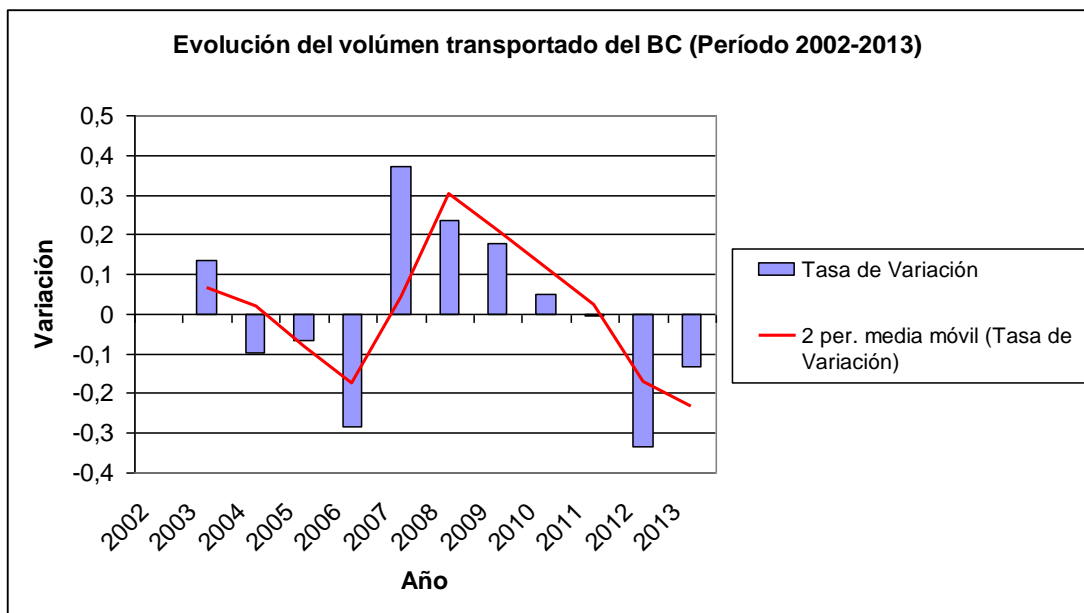


Seguidamente se presenta una tabla elaborada en base a datos de la CNRT que representa la evolución de las toneladas transportadas por el FFCC Belgrano Cargas desde el año 2002 hasta el año 2013 inclusive:

Evolución del volumen transportado (Periodo 2002-2013)

Año	Total Transportado (Tn)	Tasa de Variación
2002	807.514	-
2003	915.708	13,40%
2004	826.084	-9,79%
2005	772.437	-6,49%
2006	551.953	-28,54%
2007	757.111	37,17%
2008	935.657	23,58%
2009	1.103.415	17,93%
2010	1.157.524	4,90%
2011	1.151.885	-0,49%
2012	765.362	-33,56%
2013	663.822	-13,27%

Elaboración propia en base a los datos de la CNRT



Elaboración propia en base a los datos de la CNRT

En el año 1994 el BC alcanzó su máximo histórico transportado con 4.000.000 de toneladas. En el mencionado año, de dicho total, un 38% tenía como origen el sector granario.

Producto de la transformación productiva de la década del 90, y la expansión de las fronteras agrícolas hacia el norte del país, entre otros, la empresa fue perdiendo diversidad en la tipología de cargas, dando paso a un proceso de concentración.

A manera de ilustración se pueden observar las tasas de crecimiento de implantación de soja en el periodo 1997-2007 en las provincias del área de influencia del BC.

Tasa de Crecimiento de Implantación de Soja Por Provincia

Provincia	Tasa de crecimiento de la superficie sembrada
Chaco	446,42%
Santiago del Estero	419,65%
Salta	189,09%
Tucumán	152,94%

Fuente: Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos de la Nación.

En forma complementaria se describe en brevemente la composición básica de la actividad económica de la provincia. El sector terciario contribuye con el 67% en el Producto Bruto Geográfico (PBG), en la generación de servicios tiene un rol destacado el sector público, el sector de producción de bienes representa el 33% restante.

Las modificaciones en la base productiva agrícola de Chaco se visualizan a través del notorio incremento del área cultivada con soja, girasol, trigo y maíz, impulsando la “pampeanización” que experimento el territorio los últimos años. En la provincia también se dan cultivos como; caña de azúcar, arroz y tabaco, aunque los mismos presentan una menor participación.

Esta "pampeanización" de la base productiva se ha dado, fundamentalmente, en la región centro y oeste de la provincia, donde existe una estructura parcelaria que permite la realización de estos cultivos en escalas que maximizan la rentabilidad de las tecnologías aplicadas.

La actividad forestal se destina tanto a la producción de rollizos (para la producción de tanino, muebles de algarrobo y durmientes) como así también se destina a la producción de carbón, postes y leña para combustible.

En el área de influencia de la puesta en valor del BC, se registra una importante actividad ganadera, principalmente de carácter extensivo. Dentro de la composición de la base ganadera existe un predominio de producción bovina para el total de los departamentos vinculados al proyecto de puesta en valor del BC. Se practica con rodeos de animales criollos y cruza de cebú, que se adaptan con facilidad a las altas temperaturas, la escasez de pastos y a las áreas anegadas.

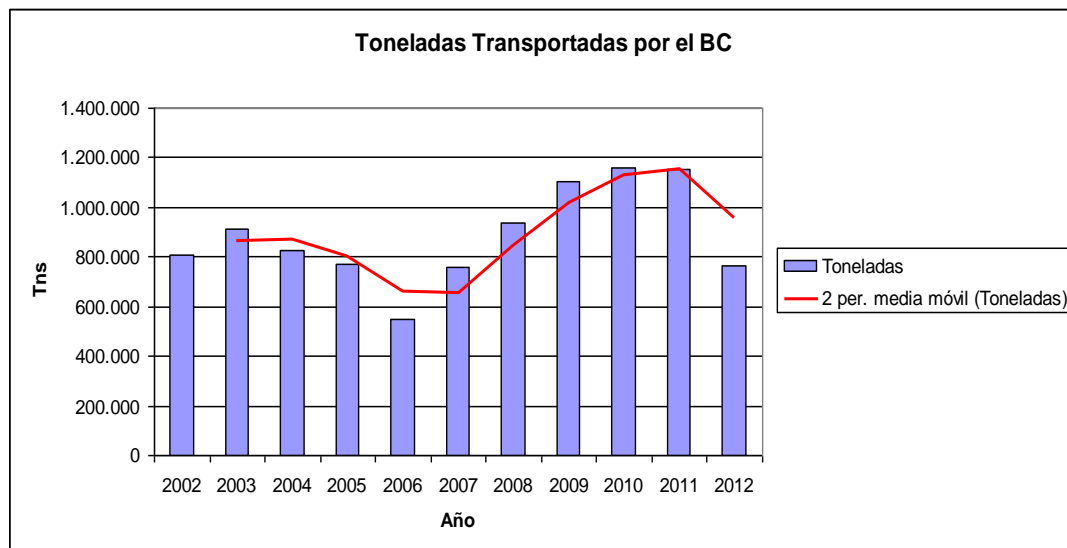
En el año 2013 (último dato disponible) el sector granario aportó un 69% del total transportado por el BC; habiéndose alcanzado picos de concentración del 80% entre 2008 y 2009.

En la mayor parte de la serie temporal bajo análisis, dicho proceso de concentración se conjugo con niveles descendentes en el total transportado.

En ningún momento los indicadores de concentración-desconcentración de la tipología de cargas obedecieron a políticas empresarias planificadas.

En el periodo analizado, 2002-2013, se puede observar punta contra punta como a pesar de registrar un comportamiento errático con episodios de crecimiento y decrecimiento, explicados por los periódicos cambios en los modelos de gestión y de gerenciamiento de la empresa, el BC registra una tendencia de declinación permanente.

Al cabo de una década el volumen de carga transportada disminuyó en 17,79 %, en tanto que la media del sistema ferroviario en su conjunto (sin BC) creció un 426,74%.



Elaboración propia en base a los datos de la CNRT

A mediados de la década de los 90 el BC presentaba una considerable diversificación en la tipología de la carga transportada: azúcar; granos y subproductos; materiales de construcción; minerales; petróleo y combustibles líquidos; piedra y piedra caliza; sal; productos metalúrgicos; porotos; contenedores vacíos.

Todo lo precedentemente expuesto da cuenta que en su evolución el BC torno la composición de su carga de la diversidad a la concentración.

4. El Ferrocarril Belgrano Cargas y el Resto del Sistema Ferroviario de Cargas

En el presente apartado se exponen una serie de indicadores y gráficos que exhiben mediante datos cuantitativos la evolución del desempeño del ferrocarril Belgrano Cargas, en el período (2000-2012) bajo observación.

La mirada desde esta perspectiva complementa lo anteriormente desarrollado en forma descriptiva. A dichos efectos y partiendo de datos existentes en la CNRT, se ha determinado la media (de indicadores) del remanente del sistema ferroviario nacional sin incluir al B.C., y fue contrastado contra el mismo.

Sin omitir la influencia de factores institucionales; geográficos; de diversidad productiva y otros, entendemos que el presente análisis aporta una mirada complementaria a la profusa investigación existente en la materia.

4. 1. Evolución de los Volúmenes Transportados

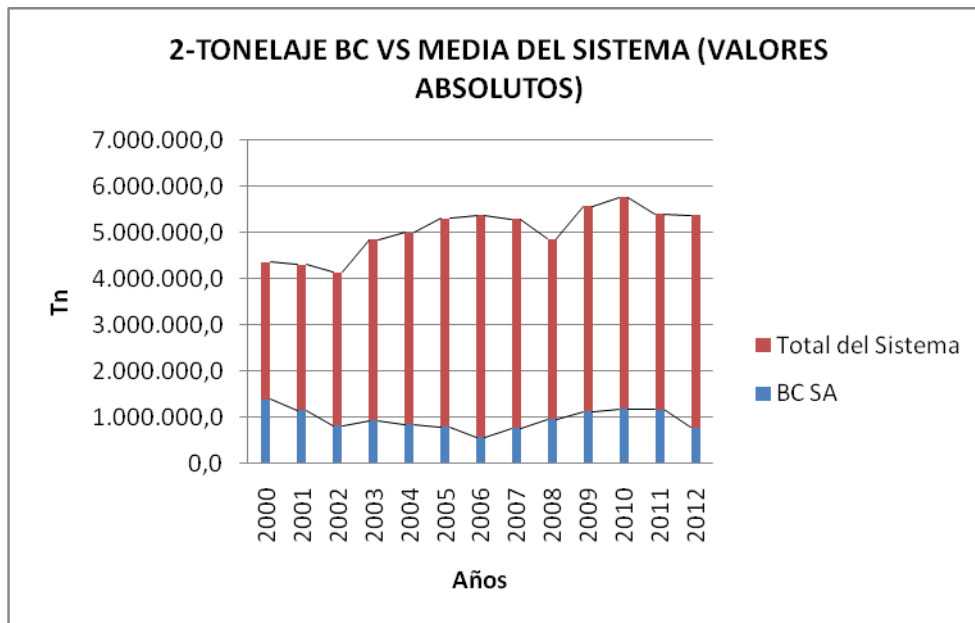
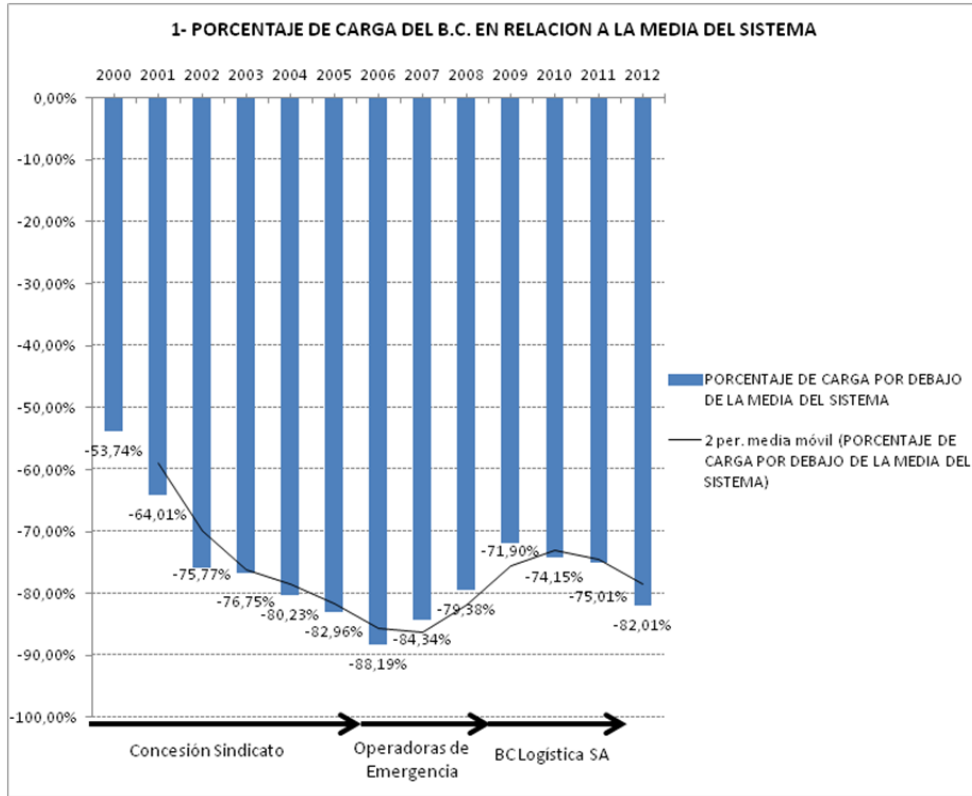
En el gráfico 1 se observa como el porcentaje de cargas del BC en relación a la media del sistema (sin BC), en el período bajo análisis, muestra una tendencia permanente a la baja en términos relativos.

Cada vez que a la empresa le impusieron un nuevo modelo de gerenciamiento/gestión, dicho cambió significó un nuevo descenso en el tonelaje transportado en relación a la media.

En 2006 alcanza un pico de negatividad, coincidente con el fin del gerenciamiento sindical. Mientras duro dicho esquema de gerenciamiento el descenso en el volumen transportado fue el más pronunciado a lo largo de toda la serie; cosa que se puede observar en la mayor negatividad de la pendiente que se expone en el gráfico mencionado.

Si bien el gerenciamiento a cargo del Operador de Emergencia logra detener dicha tendencia declinante, en ninguna de las observaciones referidas (2006 en adelante) se alcanza el tonelaje registrado en el año 2000.

En líneas generales (excepto el 2009) se puede observar que mientras el BC desciende en términos absolutos el tonelaje transportado por el resto del sistema se incrementa. (Véase: Gráfico 2).



Elaboración propia en base a los datos de la CNRT

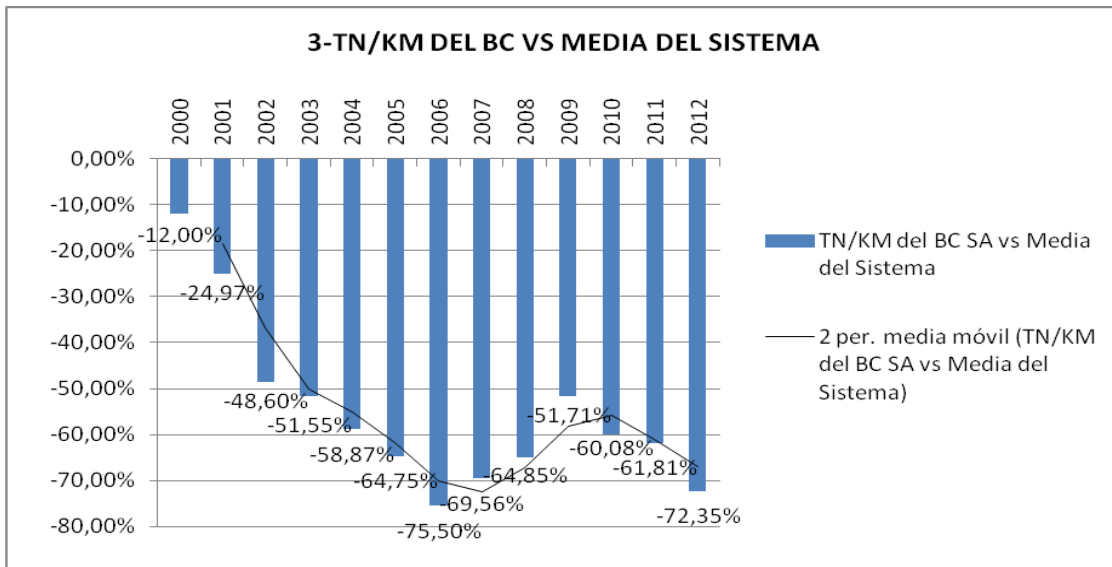
4. 2. Distancias Medias Recorridas

La conjunción de ambos gráficos (véase 3 y 4) muestra una importante desventaja comparativa del BC en relación al resto del sistema; puesto que existen desventajas debido a las grandes distancias recorridas y los bajos volúmenes a transportados.

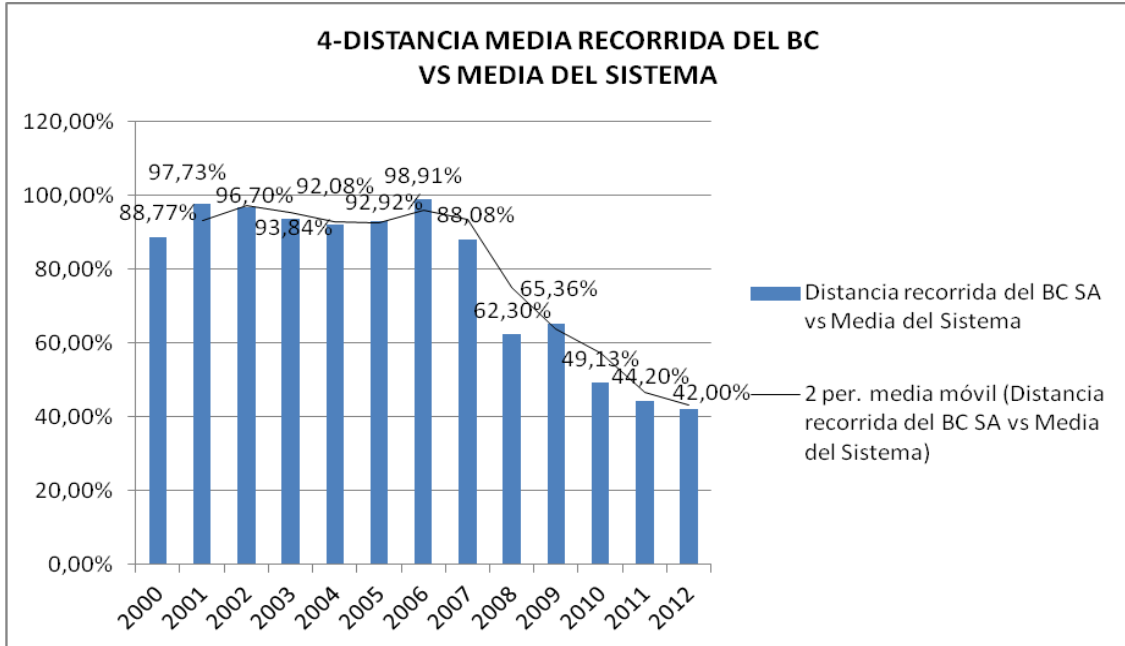
Entre 2000 y 2006 la relación TN/KM registra un permanente descenso, en tanto que el resto del sistema crece en dicha relación. Si bien a partir de 2007 dicho indicador muestra sensibles mejoras, en 2012 se registra una nueva declinación (levemente visible en 2011) la cual se estaciona en el registro más bajo de la serie analizada.

Por su parte la Distancia Media (Kms) recorrida se muestra tenuemente estable hasta 2007, momento en que comienza a declinar. Esta situación probablemente se deba a la disminución de los recorridos totales. El resto del sistema exhibe una casi absoluta estabilidad en este indicador, con registros crecientes en la relación TN/KM.

En términos de comparación relativa esto muestra un factor de ineficiencia del BC: necesita recorrer cada vez mayor distancia para obtener similar carga; en tanto que el resto del sistema crece en tonelaje sin aumentar el recorrido.



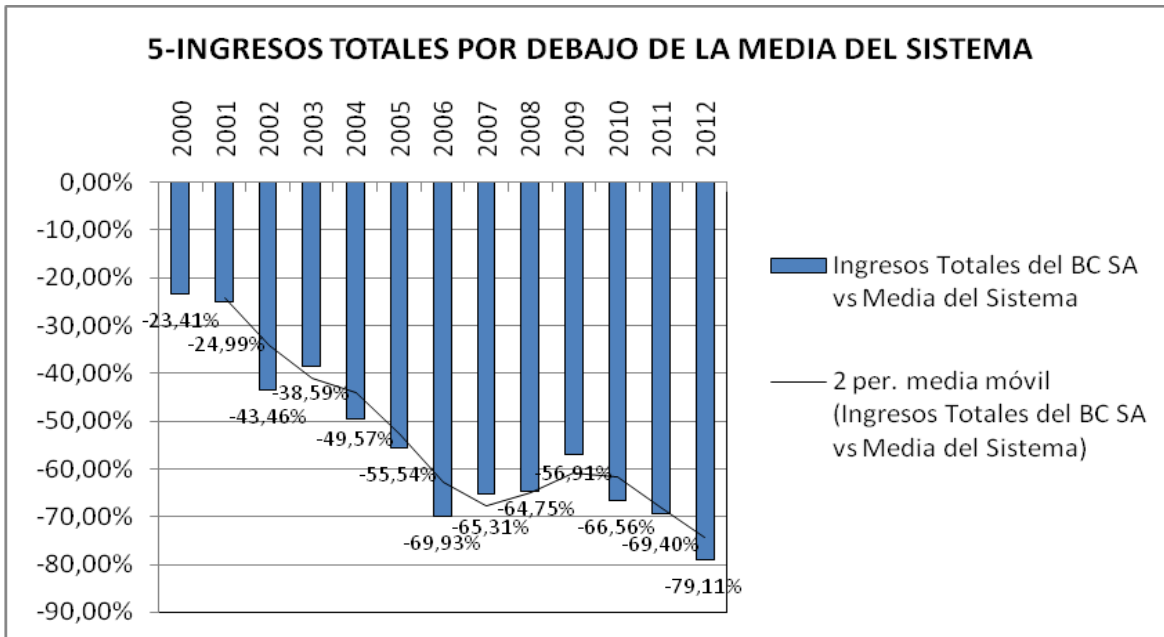
Elaboración propia en base a los datos de la CNRT



Elaboración propia en base a los datos de la CNRT

4.3. Ingresos Totales e Ingresos Promedios

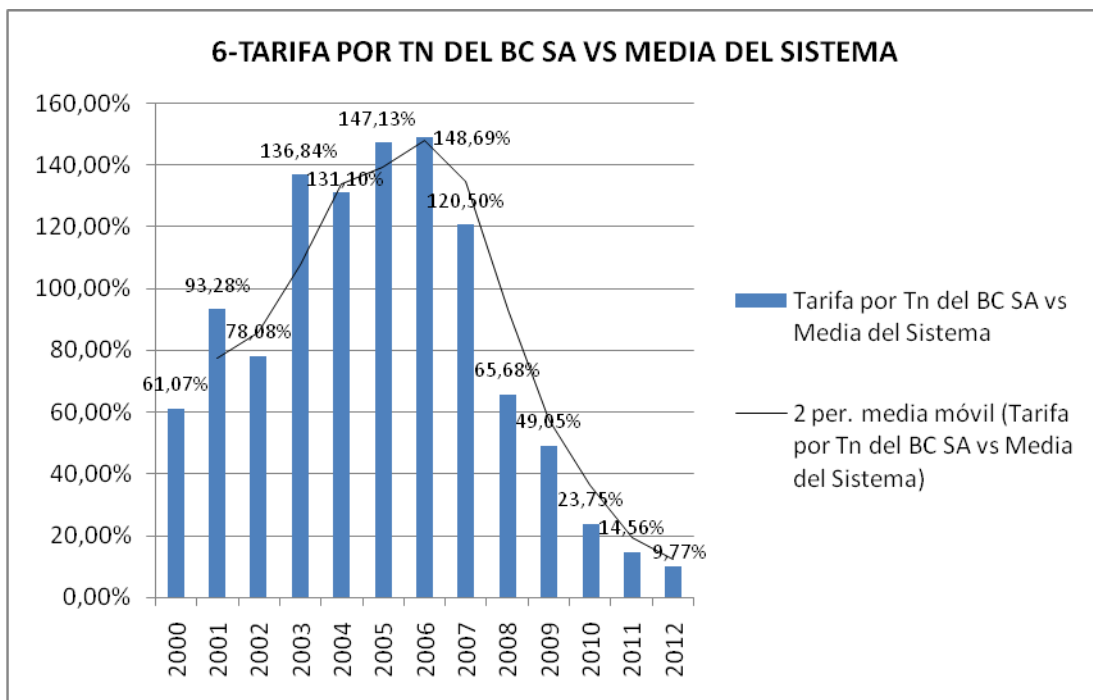
Los ingresos totales, grafico 5, analizados (tanto para el BC como para el resto del sistema), se exhiben en moneda corriente. El crecimiento observado en el grafico permite inferir que su evolución estuvo lejos de mantener una tasa de progresión acorde a la movilidad ascendente de los precios internos durante el periodo de la muestra.



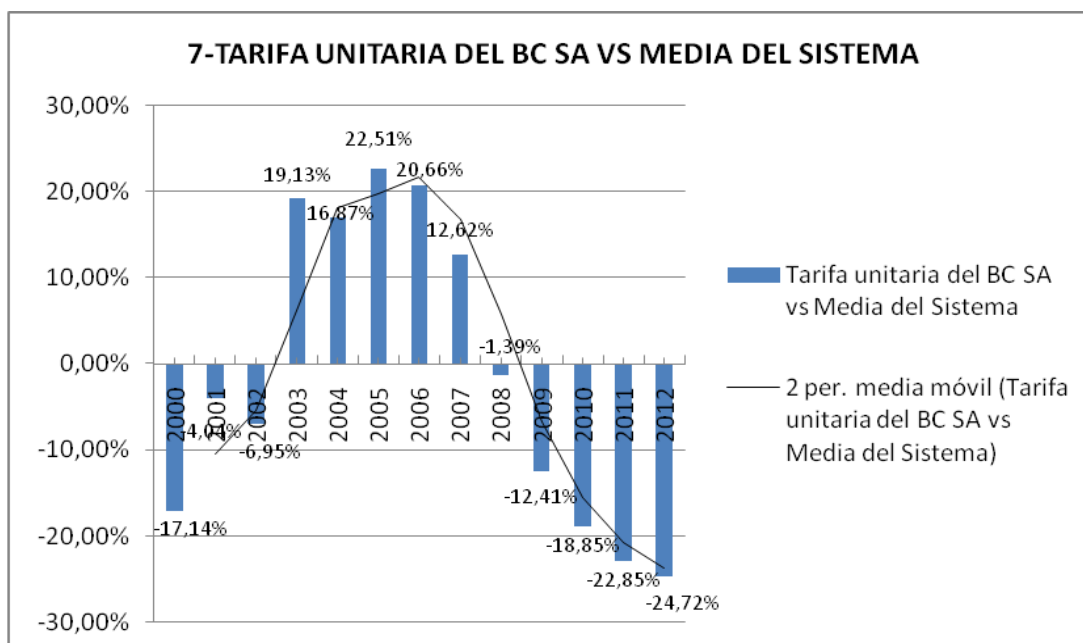
Elaboración propia en base a los datos de la CNRT

Debido a la extensión de su red, la tarifa media del BC es similar o superior a la media del sistema (véase gráfico 6); sin embargo sus ingresos medios son sensiblemente inferiores. Esto a priori denota una doble desventaja concurrente: ser más oneroso (en términos relativos) para el dador de carga; pero con un ingreso medio inferior respecto de la media para el operador (véase gráfico 7).

La negatividad de ambas variables podría ser uno de los factores que ubicaron al BC, en el período analizado, en permanente situación de desequilibrio.



Elaboración propia en base a los datos de la CNRT



El precedente análisis ha reflejado en forma excluyente un desempeño en la faz cuantitativa del manejo de la empresa; la cual debe ser complementada con la consideración de los sucesivos cambios gerenciales a lo largo del periodo considerado; proceso que registra una reversión en la tendencia negativa a partir de la gestión que dio inicio en el 2013.

5. Una Gradual Recuperación

El FFCC Belgrano Cargas sufrió una importante pérdida de su cuota de mercado en el segmento del transporte de cargas pese al fuerte repunte de la producción del principal producto transportado (soja); lo cual derivó en la pérdida creciente de sus ingresos por explotación.

A pesar del estado de deterioro que se observa en el BC existe un plan de inversiones que apunta a recuperar la capacidad operativa y el mejoramiento de la infraestructura del ferrocarril y la seguridad operativa.

La infraestructura de vías en mal estado, coincide con los tramos más utilizados y de mayor volumen de carga de la red, los cuales revisten una gran importancia desde el punto de vista comercial.

Los objetivos del plan de inversión serán alcanzados a través de la planificación, el desarrollo e implementación de soluciones a las principales distorsiones que se registran y afectan los costos del transporte en general, el desarrollo regional y el medio ambiente. Para ello se están aplicando fondos provenientes de los organismos multilaterales de crédito, en concurrencia con recursos públicos nacionales.

Las acciones tendientes a dar solución a las principales problemáticas identificadas en el BC, incluyen:

- Asegurar la continuidad de los servicios regionales de traslado de cargas, recobrando los niveles históricos de volúmenes de mercancías transportadas, y disminuyendo las limitaciones en la comercialización de la producción regional.
- Desarrollar los flujos de carga en los corredores bioceánicos, posibilitando el incremento y la restitución de los volúmenes de cargas regionales; incluyendo los países limítrofes.
- Consolidar las conexiones interlíneas que permitan afianzar la red ferroviaria como un sistema integral, mejorando su eficiencia.
- Facilitar la distribución física internacional y fortalecer el tráfico destinado al mercado interno; mediante la reducción de los costos de transporte, el mejoramiento de los servicios logísticos y propiciando la intermodalidad.
- Atender el cumplimiento de importantes roles desde el punto de vista social, y el fomento regional. La revitalización del transporte ferroviario permitirá recomponer relaciones de desarrollo regional interrumpidas por el deterioro del Ferrocarril General Belgrano.

Este plan de reconversión apunta a brindar una respuesta a los requerimientos del mercado, ampliando la oferta de transporte en condiciones eficientes (confiabilidad, eficiencia y tarifas); estimulando de esta manera las economías regionales de la zona de influencia del BC.

Otro objetivo (del plan de inversiones mencionado) a alcanzar, es incrementar en forma sostenida la capacidad de carga a transportar (toneladas / kilómetros), acercando al FFCC Belgrano Cargas, en corto tiempo, al nivel de los demás operadores del sistema ferroviario de carga.

Los objetivos a cumplir en el corto plazo son los siguientes:

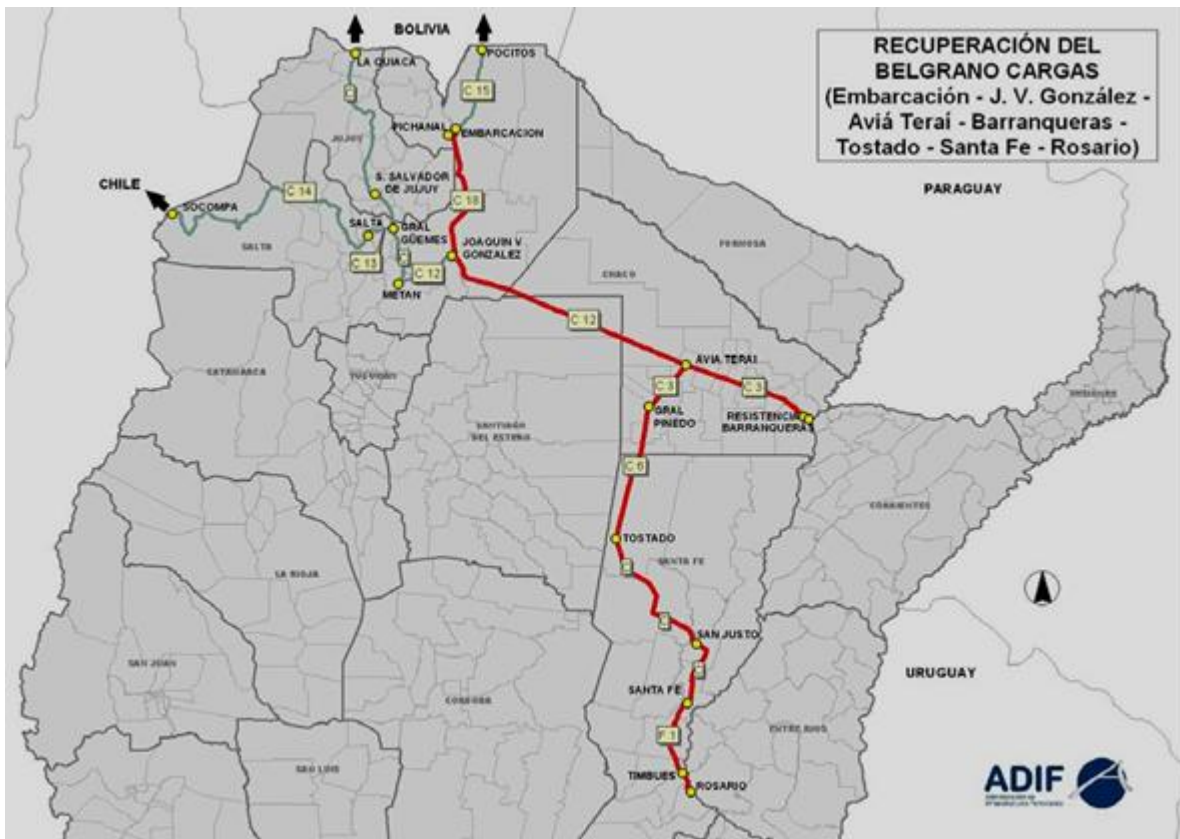
- Consolidar, como mínimo, una red operativa de 5.469 kilómetros de cobertura.
- Generar las condiciones necesarias para transportar una carga mínima anual de 4.000.000 toneladas.
- Incorporar el servicio multimodal en toda la red.
- Aumentar los volúmenes operados por los centros de cargas y descarga y optimizar los tiempos de operación.
- Lograr la expansión internacional de los servicios de carga.
- Implementar un programa de tarifas competitivas dentro del sector.

Parte del plan de inversión, como proyecto significativo la renovación parcial del corredor Embarcación - Joaquín V. González-Aviá Terai – Barranqueras – Tostado – Santa Fe – Rosario.

Este corredor de 1645 Km. transporta alrededor del 60% de la carga de toda la red del Ferrocarril Belgrano Cargas.

Las cargas habituales son granos y subproductos, azúcar, tabaco, materiales de construcción, porotos y minerales. Dentro de estas cargas, la mayoría corresponden a granos y subproductos; representando en el año 2013 el 69% del total transportado.

Su principal zona de captación se encuentra en el este salteño siendo el principal producto de carga la soja. Se estima que gran parte de la carga de granos y subproductos de toda la red del Ferrocarril Belgrano Cargas se realiza en las estaciones cargadoras con centro en la localidad salteña de Joaquín V. González. En esta zona también se realiza carga de porotos, y es zona de tránsito del azúcar que viene desde Jujuy.



Una segunda zona de captación abarca al centro y sudoeste chaqueño, noroeste santafecino y este santiagueño. Aquí también es dominante la carga de granos y subproductos. El área de influencia va desde la Estación Avia Terai en la Provincia de Chaco hasta la Estación Tostado en la Provincia de Santa Fe, tramos que corresponden a los Ramales C3 Y C6. El centro de cargas de esta área se encuentra en la localidad de Charata, Provincia de Chaco.

Si se suman la cantidad de toneladas producidas de granos en Salta, Santiago del Estero y Chaco (las provincias en donde más impacta el corredor J. V. González – Rosario), obtenemos para el año 2013 un total de 13.371.460 toneladas. En el mismo año, todo el Ferrocarril Belgrano Cargas transportó solo 663.822 toneladas en granos y subproductos, el 3,43 % de lo producido en dichas zonas.

Por lo tanto, se puede apreciar una gran demanda de cargas de granos y subproductos que no está siendo aprovechada por el ferrocarril, en un corredor muy competitivo para este modo, al ser la distancia media de viaje de las cargas entre 850 y 1000 Km.

Desde una visión integral, el proyecto de puesta en valor del BC tendrá un impacto positivo significativo en las siguientes líneas estratégicas de acción: Actividad económica, Sustentabilidad, Seguridad y Transporte y Tránsito.

La ejecución de este proyecto permitirá un aumento en la frecuencia y funcionalidad del servicio ferroviario de cargas, el cual beneficiará, de manera acumulativa, las actividades económicas (principalmente la actividad agrícola, y en menor medida a las actividades comerciales e industriales). Esto se debe principalmente al uso del ferrocarril para cargas de grandes volúmenes y largas distancias, con impactos secundarios como aumento de la demanda de insumos necesarios para las operaciones ferroviarias y de servicios logísticos. También se estiman efectos positivos por la generación de empleo durante la etapa de construcción y en menor medida, en la etapa de operación.

De manera causal, el uso del ferrocarril genera impactos acumulativos positivos en el desarrollo sustentable, como la disminución en el uso de recursos naturales por el uso del ferrocarril en vez de transporte automotor de cargas, lo que significa también la reducción de emisiones contaminantes.

Además, el movimiento de camiones con cargas pesadas en las rutas produce un mayor deterioro de las mismas, lo que implica un aumento en la necesidad de mantenimiento.

La disminución de trayectos extensos para la circulación del transporte automotor de cargas también resultará en una disminución de la probabilidad de ocurrencia de accidentes en rutas, afectando la salud, seguridad, el transporte y el tránsito de manera positiva.

El Proyecto generará otros impactos positivos acumulativos en la salud y seguridad por la mejora en la señalización de los pasos a nivel, el cierre de los pasos a nivel clandestinos, y la limpieza de las vías y control de malezas en los tramos intervenidos.

Teniendo en cuenta que los beneficios del proyecto, más allá de sus objetivos específicos, dependen también de las acciones de otros actores claves, se considera central la articulación permanente y coordinación con dichos actores para asegurar los resultados esperados.

6. Avances en el Plan de Obras de Recuperación del Belgrano Cargas

Según la información suministrada por la empresa Trenes Argentinos Cargas y Logística dependiente del Ministerio de Interior y Transporte de la Nación, son seis los tramos que fueron renovados y otros ocho están en proceso de renovación. Con distintos grados de avance tanto en las obras, como en los procesos licitatorios.

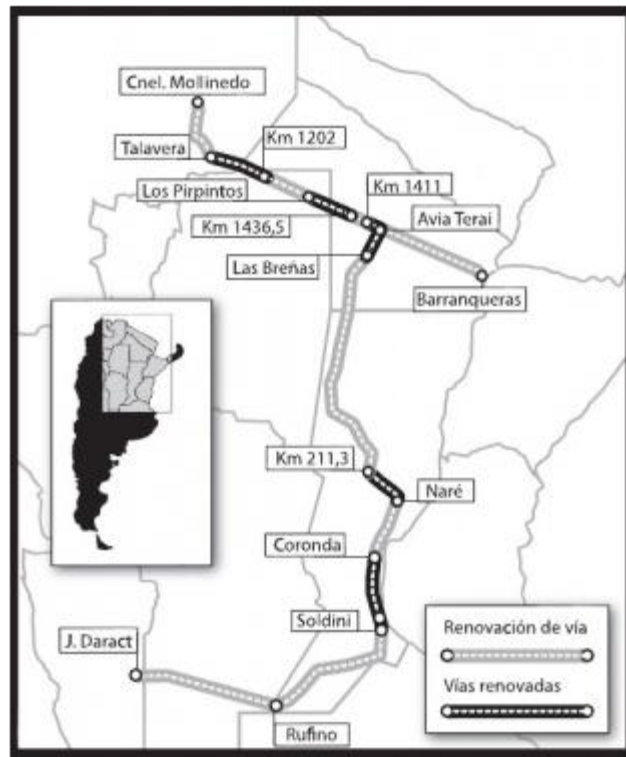
En los ya concluidos están el trayecto del ramal C12 en el límite chaco-salteño, entre Talavera y Urutaú que incluye dos tramos (Urutaú, progresiva km 1202, a Tolloche, progresiva km 1171; y Tolloche a Nuestra Señora de la Talavera, progresiva km 1138,900). Otros dos tramos del C12, entre Los Pirpintos (Santiago del Estero) y el kilómetro 1411; y entre el kilómetro 1436,5 y Avía Terai. También se encuentra terminado el trayecto del ramal C3, dividido en dos partes, ejecutadas y operativas; Fortín Las Chuñas (km 754,340) y Las Breñas (km 723,200) y Avía Terai (781,500) a Fortín Las Chuñas (km 754,340). En territorio santafesino hay también algunos tramos de vías ya renovadas del ramal C entre el kilómetro 211,3 y Nare; como así también entre Coronda y Soldini.

En tanto, la renovación de vías en distintas etapas de ejecución se presenta en los siguientes tramos. Ramal C18 entre Coronel Mollinedo y Talavera (en Salta), Urutaú - Los Pirpintos (límite salteño - santiagueño); los 196 kilómetros del ramal C3 entre Avía Terai y Barranqueras; y casi todo el ramal C6 entre Las Breñas y el kilómetro 211,3, que también involucra partes del ramal C, el cual atraviesa la provincia de Santa Fe sentido norte sur. En esta jurisdicción, se renuevan vías en Nare - Coronda; Soldini - Rufino y Rufino - J.Daract.

Según la información oficial, en territorio chaqueño se construyeron 149 kilómetros de nuevas vías, pero aun la provincia aguarda la renovación de la infraestructura en dos ramales estratégicos para la interconexión con el puerto de Barranqueras.

Se trata del ramal C6, desde General Pinedo (Chaco) a Tostado (Santa Fe) y el ramal C3, que sin dudas es el de mayor importancia estratégica para el desarrollo de la provincia. Con una extensión de 196 kilómetros, permitirá conectar Avía Terai con Resistencia, incluyendo el enlace estratégico de llegada al puerto de Barranqueras.

Fue anunciada la licitación pública para la reparación integral del sistema ferroviario Belgrano Cargas. 200 kilómetros ya están construidos. A los que se sumaran 200 kilómetros en tramos entre Avía Terai-Barranqueras con una inversión proyectada de 1.830 millones de pesos en el marco del programa de financiamiento de 2.470 millones de dólares para todo el Belgrano Cargas.



El desarrollo económico alcanzado por la región en los últimos años y el crecimiento de la producción agrícola industrial y minera aceleran la demanda de una red ferroviaria de cargas activa y eficiente. El país necesita recuperar el ferrocarril Belgrano. En este nuevo contexto surgen un conjunto de oportunidades que se asocian a 7 corredores estratégicos dentro de la gran red original, que compone el sistema del BC.

Corredor Salta – Barranqueras – Rosario:

Llamado a ser el nuevo ramal troncal del BC. Sólo el crecimiento productivo de la zona que recorre permite aspirar a una carga anual de 8 millones de toneladas, más del doble que cualquier otro ramal del país.

Ramal de conexión internacional C-C14 -C15

La recuperación de estos ramales representa la restauración de la interconectividad ferroviaria entre Bolivia, los puertos del litoral, los puertos del Pacífico y la vasta zona de influencia del BC.

Ramal C25

Representa la espina dorsal ferroviaria para el desarrollo económico de la provincia de Formosa, integrando su desarrollo y potenciando su crecimiento con la concreción del nuevo puerto provincial sobre el Paraná.

Ramal Tostado – Las Cejas en Santiago del Estero

Corre a lo largo de una cuenca económica que hoy produce 3.900.000 toneladas de granos, subproductos y azúcar, todos ellos susceptibles de ser transportados por tren.

Ramales Mineros

Permiten viabilizar el transporte eficiente y competitivo para explotaciones mineras actuales y futuras en las provincias de San Juan, La Rioja y Catamarca.

Corredor Central Córdoba

Hoy sigue conservando su histórica vigencia por el potencial agrícola e industrial de las áreas en donde presta servicio.

Vinculación Ferro Portuaria Rosario – Zárate – La Plata

Ofrece una plaza ideal para articular los principales puertos de la región, potenciando el tráfico de contenedores.

7. Conclusiones

El BC no fue concebido como un solo sistema de cargas ferroviario; en sus principios se usaba para la extracción de diferentes mercaderías provenientes de las distintas áreas geográficas que traspone. Producto de la unión de los sistemas que lo conformaban se logró, en 1949, su unificación. En ese momento histórico logro conectar el NEA y NOA con los centros de acopio y distribución de cargas nacionales.

Este medio de transporte cuenta con un sistema de vías de trocha angosta que tiene una longitud de 7.300km. Recorre la Región Andina; Cuyo; Norte Grande, hasta la Región Central, donde se encuentran los principales nodos concentradores y distribuidores del país.

Este sistema de transporte fue perdiendo gran parte su cuota de mercado (producto del retroceso en la captación de la diversidad y volumen de las mercaderías que integraban su cartera). Esta situación se ha producido principalmente por los gerenciamientos que han administrado el BC, el deterioro de sus componentes estructurales y la disminución de su capacidad portante.

La determinación del estado nacional es poner en valor el BC, como una acción estratégica de conectividad regional, eficientizando el transporte de cargas de las regiones más apartadas; con mayor nivel de aislamiento, y menor nivel de competitividad.

La recuperación del BC también está dada por el nuevo modelo de gestión llevado adelante por la empresa Trenes Argentinos Logística y Carga. La cual esta íntegramente constituida como empresa pública.

Otro factor a considerar es el plan de inversiones llevado adelante por el estado nacional; cuyas fuentes de financiamiento son de origen diverso; entre las cuales se pueden mencionar las de origen público nacional, la Corporación Andina de Fomento y el Acuerdo con China.

7. Bibliografía

Boletín Semanal. Diversos números. Dirección de Informaciones y Estudios Económicos. Bolsa de Comercio de Rosario. Años 2010-2014.

CNRT. Datos estadísticos de indicadores ferroviarios. Serie 2000-2013.

"La infraestructura y el desarrollo de las economías regionales". Síntesis del Premio Fundación Roggio 1998, de Eduardo Sguiglia, Ricardo Delgado y Alberto Delgobbo. Boletín Informativo Techint N° 298 – Abril – Junio 1999.

"Hacia un programa de obras públicas ampliado: beneficios y requisitos fiscales". FIEL. Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas. 2013-

"Infraestructura y costos de logística en Argentina". FIEL. Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas. 2012.

"Infraestructura de la Región Centro" Bolsa de Comercio de Rosario. Publicado en el Balance de la Economía Argentina. 2013.

Informe sobre la profundización del Canal Navegable Troncal de la hidrovía Paraná - Paraguay. Comisión de Transporte. Bolsa de Comercio de Rosario. 2014.

Informe interno de la Comisión de Transporte de la Bolsa de Comercio de Rosario sobre la base del trabajo de Juan Alberto Roccatagliata: "La infraestructura como factor de desarrollo de las economías regionales". 2010.

"La Infraestructura de transporte como base de desarrollo del sector agroindustrial. Su importancia en la conformación de los encadenamientos productivos. Propuesta de Optimización". Bolsa de Cereales de Buenos Aires. Dirección de Estudios Económicos. 2011.

"Una visión estratégica del Transporte en la Argentina. Horizonte 2010. CIMOP". Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas de la República Argentina. Buenos Aires, Mayo Año 2003.