

BELGRANO CARGAS. EFECTOS TERRITORIALES DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTE

SCHWEITZER, Mariana.

CONICET. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Centro de Investigaciones Hábitat y Municipios. maschw@fadu.uba.ar

Recibido Julio 2009 | Aprobado Agosto 2009

RESUMEN

De la mano del nacimiento del Ferrocarril Belgrano - ferrocarril de fomento y de desarrollo en manos del Estado que recorría zonas donde los ferrocarriles privados no resultaban rentables a la economía agroexportadora- surgieron numerosos poblados que vieron en él, más que un medio de transporte. A partir de los '90, este ferrocarril que tuvo una red en operación de 14.400 km de longitud a través de los cuales transportaba cargas y pasajeros, ha ido profundizando procesos de desactivación de ramales que ya venían produciéndose desde décadas atrás con repercusiones territoriales significativas. El trabajo analiza la evolución del Belgrano Cargas y su relación con la configuración del territorio nacional desde su puesta en funcionamiento hasta la actualidad; identifica los proyectos que existen sobre el mismo, algunos ya avanzados y destaca el proceso de gestión que se lleva adelante para su implementación.

Palabras Clave: Territorio y transporte – Ferrocarriles - Privatizaciones - Proyectos ferroviarios

BELGRANO CARGO. TERRITORIAL EFFECTS OF THE TRANSPORT POLICY

ABSTRACT

Starting with the creation of Belgrano railway -promoted and developed by the State, connecting territories where private railways were not profitable for the agro-exporter economy- many new settlements grew up. Since the '90s this railway that reached an operative network 14.400 km long, through which transported cargo and passengers, has intensified a process of services paralyzation that already was happening in previous decades, with significant territorial aftermath. This research analyzes the evolution of Belgrano cargo and its relationship with the shaping of the national territory, since its creation until the present, identifying existing projects, some of them in progress, and the management process taken for its implementation.

Key words: Territory and transport- Railways- Privatisation. Railway projects.

BELGRANO CARGAS. EFECTOS TERRITORIALES DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTE

SCHWEITZER, Mariana
Investigadora CONICET-UBA
maschw@fadu.uba.ar

RESUMEN

De la mano del nacimiento del Ferrocarril Belgrano como ferrocarril de fomento y de desarrollo en manos del Estado, recorriendo zonas donde los ferrocarriles privados no resultaban rentables a la economía agroexportadora, surgieron numerosos poblados que vieron el más que un medio de transporte. A partir de los '90, este ferrocarril que tuvo una red en operación de 14.400 km de longitud a través de los cuales transportaba cargas y pasajeros, ha ido profundizando procesos de desactivación de ramales que ya venían produciéndose desde décadas atrás, con repercusiones territoriales significativas. El trabajo analiza la evolución del Belgrano Cargas y su relación con la configuración del territorio nacional, desde su puesta en funcionamiento hasta la actualidad, identifica los proyectos que existen sobre el mismo, algunos ya avanzados, y el proceso de gestión que se lleva adelante para su implementación.

Palabras Clave : Territorio y transporte – Ferrocarriles - Privatizaciones - Proyectos ferroviarios

BELGRANO CARGO. TERRITORIAL EFFECTS OF THE TRANSPORT POLICY

ABSTRACT

Starting with the creation of Belgrano railway, promoted and developed by the State, connecting territories where private railways were not profitable for the agro-exporter economy, many new settlements grew up. Since the '90s this railway that reached an operative network 14.400 km long, through which transported cargo and passengers, has intensified a process of services paralyzation that already was happening in previous decades, with significant territorial aftermath. This research analyzes the evolution of Belgrano cargo and its relationship with the shaping of the national territory, since its creation until the present, identifying existing projects, some of them in progress, and the management process taken for its implementation.

Key words: Territory and transport- Railways- Privatisation. Railway projects.

1. Introducción

El espacio es una expresión de cada modo de organización de una sociedad. Cada momento histórico se caracteriza por determinadas formas productivas que implican la necesidad de adaptar el espacio, de hacerlo funcional, de modificarlo en función de un modelo de desarrollo. Es el territorio en donde se materializan las relaciones sociales, en donde se concretan las lógicas más generales de la producción económica y social. Es el territorio el escenario de las relaciones sociales, donde se expresa la actividad espacial diferencial de los actores y su forma de apropiación, que se expresa como territorialidad (Montañez Gomez y Delgado, 1998). El concepto de territorio está relacionado con la idea de dominio, como una construcción social producto de interacciones sociales complejas.

En este sentido, los sucesivos modelos de ocupación y desarrollo fuertemente dependientes de la economía internacional en la valorización de los recursos y en la organización política y social de la Argentina, tuvieron su fuerte impronta territorial que se mantiene hasta la actualidad. La producción de infraestructuras de transporte, su distribución, características, concentración y accesibilidad, entre otros, son expresiones de estrategias que ponen en juego al territorio en función de objetivos de desarrollo, facilitando flujos, en determinados tiempos de circulación y con características particulares (Schweitzer, 2008). Así

es que el sistema ferroviario argentino se constituyó en función de la economía agroexportadora. Una fuerte cantidad de inversiones ferroviarias vinculadas a este modelo extractivo se concentraron en la zona pampeana, mientras que el Ferrocarril Belgrano surgió como ferrocarril de fomento y desarrollo en manos del Estado, alcanzando zonas donde los ferrocarriles ingleses no llegaron por falta de rentabilidad económica. La construcción del Belgrano significó la integración de gran parte del territorio nacional, fue motor del surgimiento de numerosas localidades y del desarrollo de actividades productivas. Sus funciones no se limitaron a transportar personas y mercaderías, ya que proveyó de agua y servicios sanitarios a las localidades que iba atravesando, en las 14 provincias en las que transcurrían sus servicios. La red del ex Ferrocarril Nacional General Belgrano (FNGB) llegó a contar hasta 1960 con 14.400 kilómetros de vías con algunos trenes que alcanzaban velocidades de 120 km/hora.

En la segunda mitad del siglo pasado empezó el proceso de desarticulación y vaciamiento de los ferrocarriles en nuestro país, que culminó en los '90 con la privatización de los ramales del AMBA y los servicios interurbanos de pasajeros quedaron en operación a cargo de las provincias, los menos, y la mayoría dejó de funcionar. El Belgrano Norte, a cargo de Ferrovías S.A., siguió transportando pasajeros hasta Villa Rosa, en el borde del AMBA, y el transporte de cargas fue muy escaso y sólo en algunos ramales. El Belgrano Cargas fue el único ferrocarril que no logró ser concesionado y pasó a ser operado por la Empresa Ferrocarril General Belgrano S.A., propiedad del Estado Nacional, hasta su concesión en 1999. Considerando que el NOA tiene puntos distantes entre 1.200 y 1.800 kilómetros de los mayores centros de consumo y de los puertos de embarque hacia el exterior, la reactivación de este ferrocarril tendría grandes implicancias en las economías regionales, permitiendo alcanzar mejores niveles de transporte, y con ello, haciendo más competitiva la producción de estas regiones, y, posibilitando asimismo, imprimir nuevas dinámicas en las localidades que fueron perdiendo con el levantamiento de los servicios, como ocurrió también con otros ferrocarriles del país, población y actividades.

2. Los ferrocarriles en la Argentina

El sistema de transporte, como se ha mencionado, se fue estructurando en función del dominio del territorio, del modelo económico. En los inicios del período colonial, durante el Virreynato del Alto Perú, gran parte de lo que actualmente es territorio argentino tuvo su estructura socioproductiva estrechamente vinculada al comercio con Lima, la capital del Virreynato. Las vías de circulación tuvieron centralidad hacia dicha localidad y sobre ellas fue en donde se fundaron las primeras ciudades. Con la creación del Virreynato del Río de la Plata, el territorio argentino cambió su epicentro. Se organizó alrededor y en función del puerto de Buenos Aires, con caminos interiores hacia esta ciudad puerto y de allí al exterior. Esta direccionalidad de las infraestructuras se consolidó posteriormente y hasta hoy sigue siendo la preponderante.

Particularmente en relación a los ferrocarriles, a mediados del siglo XIX Argentina empieza construir sus tendidos con un esquema radial convergente en el puerto de Buenos Aires, en función de la exportación de materias primas. Entre 1860 y 1870 se trazaron los primeros tramos ferroviarios, mayormente de origen británico, que desde Buenos Aires trasladaban carga y pasajeros e interconectaban distintas zonas del país. En esta época comenzó a hacerse clara la diferencia entre la región pampeana, en la que los ríos por el

transporte de la producción agropecuaria para exportación hacían rentable la instalación de ferrocarriles privados, con la consolidación del modelo de abastecedor de carnes y granos a Gran Bretaña y el resto del territorio nacional, en donde la construcción de ferrocarriles fue tarea del Estado a través de los ferrocarriles del fomento. Al puerto de Buenos Aires se le suman como atractores de cargas para exportación, los puertos de Rosario, y, en menor medida, el puerto de Bahía Blanca. El sistema extensivo de explotación agropecuaria se apoyó en la red ferroviaria cada vez más extensa, que llegó a tener alrededor de 50.000km, con una gran densidad en la zona pampeana. En el resto del país, con mucha menor cantidad de líneas, fue la acción fundamental del Estado la que permitió que, entre 1920 y 1930, llegara el ferrocarril a zonas más alejadas, y con ello, que se crearan numerosos poblados (Schweitzer, 2008).

A mediados del siglo XX todas las líneas férreas fueron estatizadas bajo la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino, EFEA, luego Ferrocarriles Argentinos. Para esta época nuestro país llegó a ubicarse en el 8^o lugar en el mundo en cuanto a la longitud de su red. A partir de los '60 comienza un periodo de levantamiento de vías y de clausura de ramales. Dejaron de funcionar muchos trenes de pasajeros, fundamentalmente los que vinculaban al Noroeste. Durante la presidencia de Arturo Frondizi, y hasta 1961, se puso en práctica el Plan Larkin, a instancias del Banco Mundial. Este plan, elaborado por consultores de Estados Unidos, Italia y Holanda, recomendaba el reemplazo de 10.000km de ferrovías por carreteras. Las medidas esbozadas por el Plan Larkin fueron profundizadas a partir de la dictadura militar del '76. A partir de la firma del Decreto 666/89, los 35.000 km. que corrían entonces por nuestro territorio prosiguen su procesos de abandono, con la privatización ferroviaria. Los trenes de pasajeros se integraron según sus recorridos, en trenes del AMBA (Área Metropolitana de Buenos Aires), divididos en 7 líneas que fueron trasferidas en una primera instancia a FEMESA (Ferrocarriles Metropolitanos SA²), para luego ser concesionados. Estas líneas han continuado prestando servicios, muy desparejos en cuanto al área geográfica servida, y recibiendo fuertes subsidios por parte del estado nacional. A su vez, la operación de los ferrocarriles interurbanos de pasajeros fue transferida a las provincias³ que en pocos casos pudieron seguir manteniendo los servicios. Al desaparecer la gran mayoría los trenes interurbanos, muchos pueblos que tenían al ferrocarril como motor de sus actividades fueron trasformándose en “pueblos fantasmas”⁴. Finalmente, los trenes de cargas fueron divididos en 6 empresas, y circulan por restringidos ramales. De aquellos 35.000 km., 8.000km estaban aptos para circular a velocidades de entre 90 y 120 km. por hora, y eran los ejes troncales para pasajeros que llegaban a Bariloche, Córdoba y Posadas. Ahora sólo se utilizan ente 6 y 7 mil km. de aquella red, 1.000 de ellos en el AMBA. Sobra decir que el estado de las vías permite circular a velocidades máximas de 80 km/hora, en escasos tramos, siendo la velocidad promedio de 40/50 km/hora.

3. La conformación del Belgrano

El Ex Ferrocarril Belgrano se constituyó en 1949, cuando se estatizaron los ferrocarriles, producto de la unificación de varios ramales de trocha angosta operados por

¹ En 1941, con 41.198 km. de vías, la Argentina ocupaba el octavo lugar entre los países del mundo, después de los EE.UU., Rusia, La India, Canadá, Alemania, Francia y Australia.

² Es una empresa pública con la finalidad exclusiva de prestar los servicios de pasajeros de la Región Metropolitana.

³ Mediante el Decreto 1168 de fecha 10 de julio de 1992.

⁴ Se calcula que son 902 los pueblos que fueron muriendo a causa de la falta de comunicación.

Ferrocarriles del Estado, que, construidos, de manera independiente, llegaban mayormente al NEA y al NOA de nuestro país.

Esos ramales son:

- a) Ramales al NOA: en 1868, con la Ley N° 280, se decidió la construcción de una línea férrea desde Córdoba a Salta y a Jujuy, pasando por Tucumán, Córdoba y Catamarca. Los trabajos se iniciaron en 1873, y a partir de 1875 se habilitó el tramo a Catamarca y los 547 km hasta Tucumán en 1876. La construcción estuvo a cargo de la empresa Telferler y Cía. y se realizó por cuenta del gobierno nacional, quien se hizo cargo de la explotación de los servicios una vez concluidas las obras. Esta línea, fue en esa época la red más extensa de América del Sur. Entre 1884 y 1886 se habilitaron tramos de Frías a Santiago del Estero, de Recreo a Chumbicha y de Tucumán hasta Juramento. En 1887 se produce un hecho entonces novedoso para un ferrocarril de fomento: el Estado vendió su línea principal, de Córdoba a Tucumán y los ramales a Santiago del Estero y Chumbicha a una empresa inglesa, tramos que pasaron a integrar el Ferrocarril Central Córdoba. Por otro lado, entre 1887 y 1917 se habilitaron líneas a La Rioja y Catamarca del Ferrocarril Argentino del Norte. Finalmente, en el NOA, el tramo de Salta a Socompa se habilitó en 1948, permitiendo el acceso a la frontera con Chile⁵.
- b) Ramales a Santa Fe y al NEA: el Gobierno construyó, a través de la empresa John Meiggs, el ferrocarril entre Santa Fe y Rafaela, habilitado en 1885. Un año después la red se extendió hasta Rosario y llegó a Villa María en 1904 y a Resistencia en 1907. En 1888 el gobierno de la provincia de Santa Fe había cedido la explotación de este ferrocarril a la Compañía Francesa Fives Lille y luego a la Compañía Francesa de Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe.
- c) Ramales a Cuyo: en esta región se habilitó en 1910 el servicio desde Mendoza a Las Cuevas, en la frontera argentino-chilena, perteneciente al Ferrocarril Trasandino Argentino
- d) Ramales en Buenos Aires: la Compañía Gral. Buenos Aires se originó con la concesión a los Sres. De Bruyn y Otamendi para que se hagan cargo de la construcción y de explotación de la red entre los puertos de Buenos Aires y Rosario. Esta concesión fue transferida en 1905 a la Compañía Gral. de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, constituida por capitales belgas y franceses.

En 1949 cuando se estatizaron los ferrocarriles, los ramales de trocha angosta operados por Ferrocarriles del Estado se incorporaron al nuevo Ferrocarril General Belgrano. La operación de los servicios quedó a cargo de Ferrocarriles Argentinos, que denominó a este sistema Belgrano Norte, para distinguirlo del Belgrano Sur, también parte del Ferrocarril Belgrano. Este ferrocarril que alcanzó una longitud de 14.400 km., recorre 14 provincias (Jujuy, Salta, Formosa, Chaco, Tucumán, Catamarca, La Rioja, San Juan, Mendoza, San Luis, Santiago del Estero, Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires) permite alcanzar la cordillera de Los Andes y los puertos fluviales del Paraná⁶ y del Río de la Plata y llega a los países limítrofes de Bolivia y Chile. Con Bolivia tuvo dos cruces⁷ desde donde se conectó partir de 1958 con la Red Ferroviaria Oriental de ese país. Los cruces a Chile eran por Socompa, hasta el puerto

⁵ Este ramal, el C-14, es el conocido Tren de las Nubes.

⁶ Barranqueras, San Martín, Rosario y San Lorenzo

⁷ Yacuíba-Villazón por la Quebrada de Humahuaca y otro hasta el río Mamoré

de Antofagasta, y hasta 1978 corrió paralelo al río Mendoza hasta Santiago de Chile, el cruce por el Cristo Redentor⁸.

En relación al transporte de pasajeros, el sector metropolitano de la Ciudad de Buenos Aires del Ferrocarril Belgrano Norte pasó a ser operado por la antigua FEMESA, y, en el 2007 fue concesionado a la empresa Ferrovías. En la localidad de Villa Rosa, última estación del Belgrano Norte, es en donde comienzan los servicios del Ferrocarril Belgrano Cargas.

El Belgrano Cargas tuvo un destino diferente al de los otros ferrocarriles ya que no pudo ser privatizado. En octubre de 1993, se transfirieron las operaciones a la Empresa Ferrocarril General Belgrano, propiedad del Estado Nacional. Durante la década del 90' este ferrocarril tuvo dos intentos fallidos de privatización, hasta que a fines del año 1999 fue concesionado por 30 años a la empresa Ferrocarril Belgrano Cargas⁹, un consorcio encabezado por la unión Ferroviaria, cuya gestión dejó mucho que desear. La extensión de la red concesionada del Belgrano Cargas tenía 7.347 kilómetros, de los cuales 5.053 kilómetros pertenecen a la red troncal y 2.295 kilómetros al resto de la red.

4. El Belgrano hoy

En agosto de 2004 se realizó un llamado a licitación para readecuar las acciones de la empresa Belgrano Cargas y con ello posibilitar el ingreso de nuevos accionistas. Este proceso fue declarado desierto, y así, en el 2006¹⁰, se declaró el estado de emergencia de este ferrocarril, situación que implicó el otorgamiento de subsidios no reintegrables por parte del estado para cubrir los costos de personal, la realización de obras básicas y cualquier gasto para garantizar el funcionamiento de la empresa Belgrano Cargas. Para ello se estableció un "convenio de gerenciamiento" por el cual el ferrocarril quedó en manos de la Sociedad Operadora de Emergencia (SOE), conformada por el Grupo Macri y la china Sanhe Hopefull Grain & Oil., el grupo Roggio, la empresa EMEPA, la Unión Ferroviaria, La Fraternidad y la Mutual de Camioneros. Esta sociedad quedó a cargo de la operación del servicio por cuenta y orden del Estado¹¹. En el año 2008 se plantea la reestatización del Belgrano. En el marco de la Ley N° 26.352 de ordenamiento ferroviario, se dispuso el proceso de terminación del Contrato de Concesión suscripto con la empresa Belgrano Cargas y su traspaso a la Operadora Ferroviaria S.E¹².

En la actualidad sólo hay movimiento de trenes cargueros sobre menos de 6.000 kilómetros de esa extensa red, y se han transportado en 2007 y 2008 apenas el 3% y el 4% respectivamente, del total de toneladas que circularon sobre las 6 líneas de cargas concesionadas.

En los últimos años, a nivel regional, se formulan proyectos que integran corredores de exportación, que vinculan puertos interoceánicos, englobados en la Iniciativa para la

⁸ Las vías fueron dinamitadas por el gobierno de Augusto Pinochet.

⁹ Por la Resolución N° 1560/98.

¹⁰ Mediante el Decreto N°446/2006.

¹¹ Este convenio trajo muchas controversias ya que implicó el ingreso de sindicalistas al esquema reactivador del ferrocarril, como el gremio de los camioneros, cuyos intereses son competitivos con los del ferrocarril.

¹² Por el Decreto N°1771/2008. Por este Decreto la SOE continuará junto al Gobierno Nacional la recuperación del Belgrano Cargas durante el período de traspaso.

Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y en la Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur (ZICOSUR). Ambos proyectos involucran la reactivación de tramos del Belgrano, con subsidios de organismos internacionales. La IIRSA busca impulsar la integración y la modernización de la infraestructura física, “para alcanzar una inserción competitiva, eficiente y equitativa de nuestra región en el contexto de la globalización, definiendo diez ejes sinérgicos de integración y desarrollo”¹³. Estos ejes incluyen el trazado de rutas multimodales en América del Sur de manera de adaptar a los territorios en función de las exigencias de un mercado mundial, facilitando la libre circulación de mercaderías y de capital: atravesar el continente e interconectar puertos de ultramar para la extracción de recursos. Uno de estos ejes, el denominado Eje Capricornio, incluye en materia ferroviaria la recuperación de ramales del Belgrano Cargas¹⁴. A partir de su consolidación, se facilitaría el acceso y la extracción de los yacimientos de gas de Bolivia, el petróleo del área fronteriza entre Bolivia y Argentina, parte de los yacimientos metálicos de la Cordillera de los Andes, el sur industrializado de Brasil, la zona agrícola y sojera de Paraguay, Argentina y Brasil y el acuífero Guaraní, tercero en tamaño del mundo y el mayor del Continente. La ZICOSUR está acotada al Centro Oeste de América del Sur. El Proyecto ZICOSUR si bien comienza a tomar cuerpo en el I Encuentro ZICOSUR-Asia Pacífico, realizado en Antofagasta, en 1997, por iniciativa de los gobiernos regionales, con la participación de embajadores y empresarios de distintos países asiáticos y de Oceanía, es en noviembre del 2005, en la reunión de Mato Grosso do Sul, cuando cobra institucionalidad. Es un proyecto de complementación económica, comercial y cultural, cooperación intergubernamental y empresarial, que congrega a las regiones aledañas con el Trópico de Capricornio¹⁵. Esta gran zona constituye un complejo económico para potenciar ofertas productivas conjuntas para de abastecer mercados de la Cuenca del Pacífico incluyendo a América del Norte¹⁶. Dentro de los ejes de comunicación, plantea el desarrollo del transporte multimodal potenciando el ferroviario, y el Corredor Bioceánico Norte-Pacífico-Atlántico, a través del desarrollo de proyectos y su financiamiento¹⁷.

5. Las obras de los últimos años

Como se mencionó anteriormente, en el 2006 el ferrocarril Belgrano fue declarado en estado de emergencia, y se formuló un plan de reactivación que contemplaba entre sus metas la renovación de 830 Km. de vías y el mejoramiento de otros 370 Km. hasta 2009, además de

¹³ La Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA) fue anunciada a mediados del 2000 en Brasilia. Surgió de una propuesta del Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el FONPLATA, organismos que ofrecen préstamos para hacer las obras.

¹⁴ Estas franjas concentradoras de los flujos de comercio e inversión actuales y potenciales fueron diseñadas en función de los negocios y cadenas productivas con grandes economías de escala para el consumo interno de la región o para la exportación a los mercados globales. El Eje Capricornio está conformado por cuatro regiones homogéneas: Región A (Estados de Río Grande do Sul y Paraná en Brasil), Región B: (NEA en Argentina y la región sur de Paraguay, Región C: (NOA en Argentina y sur de Bolivia y Región D: norte de Chile. <http://www.iirsa.org/ejedecapricornio.asp?CodIdioma=ESP> y <http://www.iirsa.org/ProyectosPais.asp?CodIdioma=ESP&Pais=1>

¹⁵ En ella confluyen las regiones Tarapacá, Antofagasta y Atacama del Norte Grande de Chile, los departamentos de Potosí y Tarija en el sur de Bolivia, las provincias del Noroeste argentino: Jujuy, Salta, Tucumán y Catamarca, y las del Noreste Argentino: Corrientes, Formosa, Chaco y Misiones, los Estados de Mato Grosso, Mato Grosso Do Sul y Paraná en el occidente brasileño, la República del Paraguay y las regiones del sur de Perú.

¹⁶ Entre ellos países como China, Corea del Sur, Japón, Tailandia, Malasia, Indonesia, Australia, Nueva Zelanda, México, Estados Unidos y Canadá.

¹⁷ http://www.crpm.org/pub/agenda/610_atelier_3_christian_rodriguez_salas_zicosur.pdf

aumentar el número de locomotoras, vagones, etc. El trabajo consistió en el mejoramiento de vías principales en sectores puntuales. Se establecieron etapas, las tres primeras de 120 km cada una, ya finalizadas, y se está trabajando en una 4ta etapa de mejoramiento de otros 120km¹⁸. Estas se realizaron en tramos de los ramales *C*, *C3*, *C6*, *C12*, *CC* y *F1* en las provincias de Santa Fe, Chaco, Santiago del Estero, Salta, Córdoba y Catamarca. La Subsecretaría informa que se pretende llegar a fines del 2009 con 700 km de vías mejoradas.

En cuanto a la rehabilitación de líneas y ramales para cargas, se rehabilitaron el ramal *C18* entre *Pichanal a Joaquín V. González*, el ramal *C12* desde *Joaquín González a Avia Terai*, y, a fines del 2008, el tramo entre *Avia Terai y Puerto de Barranqueras-Vilelas*¹⁹ del ramal *C3*, que permite circular a una velocidad promedio de 60 km/h. y llegar a las proximidades de Resistencia. Este ramal cerealero forma parte del gran corredor que va desde Salvador Mazza, pasa por Perico, Pichanal, Las Lajitas, Güemes y Metán, hasta los puertos de Barranqueras y de Rosario, en Santa Fe²⁰. Las obras estuvieron a cargo de las empresas TPF Construcciones, Comsa Argentina, Ferromel y Benito Roggio. También se mejoró el tramo del ramal *C16* desde Pichanal a Tabacal (Salta). Con la inauguración o rehabilitación del ramal *C-3*, se cerró el circuito de salida de la producción de la región del norte del país que, a través del ferrocarril Belgrano, ya tiene una alternativa más para llevar la producción local a los Puertos de Barranqueras y de allí al Atlántico a través de la Hidrovía Paraná-Paraguay y el Puerto de Rosario. Con este proyecto se privilegia el aprovechamiento de la infraestructura vial para unir el puerto chaqueño de Barranqueras con Antofagasta, Chile, en un sistema multimodal de cargas con la Hidrovía, en el marco del corredor bioceánico²¹. La provincia de Chaco está invirtiendo 20 millones de pesos en la reactivación del Puerto de Barranqueras. También se reafectaron tramos del ramal *C* en Santa Fe y en Santiago del Estero. Se ha rehabilitado el tramo entre *Tostado (Sta. Fe) y Clodomira (Santiago del Estero)*²² y actualmente se realizan refacciones entre *Tostado y Bandera*²³. Este servicio permite el transporte de cereales de una de las zonas más productivas de la provincia hacia las afueras de la misma. Con la puesta en marcha de esta gran iniciativa, varias empresas acopiadoras de cereales serán beneficiadas por la capacidad de transporte que ofrece el ferrocarril para llevar los productos a puertos como el de Rosario²⁴.

¹⁸ Según informe de la Subsecretaría de Transporte, estos sectores fueron seleccionados por el mal estado de las vías que provocaban descarrilamientos. Consisten en cambios parciales de rieles, reemplazo de durmientes y de fijaciones, y en la reparación de obras de arte. TRI-SO1:0027385 30/06/09

¹⁹ Algo menos de 180km.

²⁰ Es fundamental para la producción de Salta y de Jujuy. Entre las producciones que se transportan por este ramal se destacan: azúcar, cereales, oleaginosas, tabaco, carbón, cemento, derivados de la industria citrícola, algodón, soja, harina, hidrocarburos, minerales y productos metalúrgicos. Salta Al Día, 0/12/2008.

²¹ El proyecto contempla su refuncionalización desde el límite en Socompa, con Chile, hasta Salta, de allí a Barranqueras, y, a través de un puente ferroviario, hasta Corrientes, desde donde habrá un nuevo trazado a Misiones, paralelo al Paraná, hasta conectar con el ferrocarril brasileño por Santo Tomé, San Javier o Garabí. Diario Norte, 29/12/08.

²² El tramo llega a los 300km.

²³ Sobre 60km.

²⁴ Este tramo es parte de un proyecto global que pretende habilitar este servicio hasta la provincia de Tucumán. Nuevo Diario Web, Santiago del Estero, 24/01/2008.

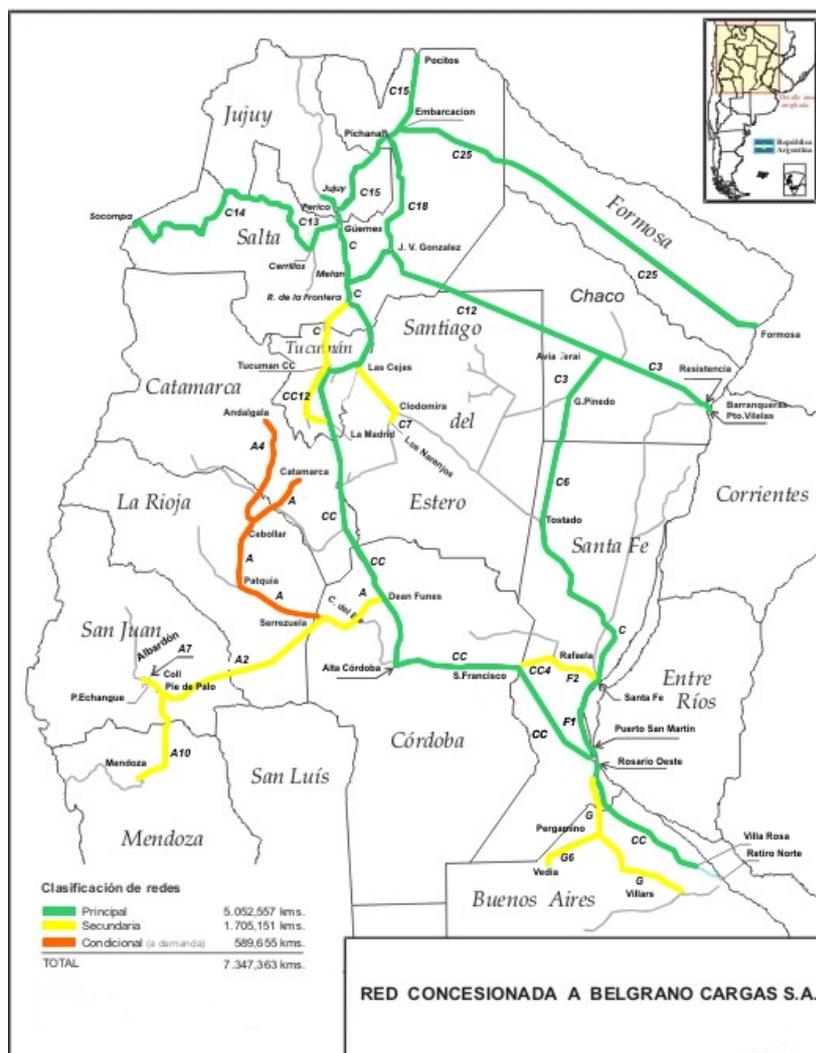


Fig. N° 1: Red del Belgrano Cargas. Fuente: ZICOSUR

En el 2008 volvió a funcionar el *Tren de las nubes*, del ramal ferroviario C14 Salta-Socompa²⁵, operado por la empresa privada turística argentina Ecotren.. Sin embargo este ferrocarril no tiene únicamente funciones turísticas, sino que apunta a ser parte del recientemente reflatado proyecto de *Ferrocarril Trasandino Norte*. Respecto a este proyecto, en mayo del 2009 ha vuelto a circular en etapa de prueba con miras a su reactivación definitiva por todo lo largo del ramal C-14 desde Salta hasta el Puerto de Valparaíso (Chile) un tren de carga que unió a los dos países por vía férrea, después de estar más de tres años inactivo por problemas en su infraestructura de vía. Por esta vía también se pueden llevar productos argentinos al Pacífico y de ahí a Asia. Está firmado un compromiso con la empresa chilena Ferronor para la reconstrucción de esos 70 kilómetros de vías fundamentales para la concreción del corredor bioceánico ferroviario Barranqueras- Socompa están avanzadas las conversaciones para poner próximamente en funcionamiento el ferrocarril hacia los puertos del Pacífico²⁶. Este corredor, *Ferrocarril Trasandino Norte* pasaría a integrar el proyecto del

²⁵ Para reconstruir las partes más dañadas de los 354 km. del Ramal C- 14 hasta la estación Socompa, donde se encuentra la frontera con Chile, se invirtió más de 30 millones de pesos

²⁶ La vía propiedad de Ferronor llega sólo hasta la estación de Baquedano, sin embargo, a través de un convenio con el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB) con sistema de peaje las cargas pueden acceder hasta los puertos de Antofagasta o Mejillones (Fuente. Mercurio Antofagasta) Entre los productos que podrían salir al Asia o que llegarán para el consumo en la región están el azúcar, arroz, tabaco, porotos, gas natural, hidroboracita y otros productos mineros.

corredor ferroviario bioceánico Paranaguá-Antofagasta, y conectaría el Paraná, Paraguay, NOA Argentino y el norte de Chile²⁷.

Respecto a los ramales donde se prestan *servicios de pasajeros* de la línea Belgrano, Sefecha S.A. dependiente de la Provincia de Chaco, circula entre las estaciones Tirol- Vilelas y Cacui-Cañada de Ombú²⁸. Los trabajos desarrollados en Tucumán permiten la rehabilitación del servicio interurbano de pasajeros entre San Miguel de Tucumán y Tafi Viejo. En Salta corre, por ahora experimentalmente, el tren entre Cerrillos y la ciudad de Salta.

4. Reflexiones finales

Hasta el 2006, las cargas que se movían en toda la red del Belgrano no llegaban al millón de toneladas anuales, muy por debajo de las potencialidades de este ferrocarril que llegó a transportar casi 15 millones de toneladas por año. Desde julio del 2006, con el operativo realizado con la Sociedad Operadora de Emergencia (SOE), se fueron incrementado los volúmenes transportados, alcanzándose un récord de carga transportada en agosto del 2008²⁹, tonelaje que se fue incrementando en los meses posteriores, pero sin alcanzar volúmenes mayores al 4% del total de las toneladas transportadas por las líneas concesionadas³⁰. Como tráficos de importancia se destacan los cereales desde Chaco, Formosa, Jujuy, Salta, Santiago del Estero, Tucumán y Córdoba, y crece constantemente el transporte del azúcar proveniente de ingenios de Jujuy, Salta y Tucumán con destino a la Capital Federal. Aumentó el transporte de soja, poroto, tabaco y combustibles vegetales, que se cargan en contenedores con destino de exportación a través de los puertos. La reactivación del Belgrano podría transformar la economía del NOA dando la posibilidad de llevar los productos de Tucumán, Salta, Formosa o Santiago del Estero a los mercados del centro del país, o a los de ultramar, a través de los puertos de Barranqueras, Rosario y Zárate.

Sin embargo, cuando analizamos los tramos objetos de inversiones del Estado vía SOE, no se escapa la relación de los mismos con la iniciativa de Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), que es su Eje Capricornio, incluye la rehabilitación de los ramales ferroviarios C12 Avía Terai-Metán, C14 Salta-Socompa, C18 Joaquín V. González-Pichanal, C25 Embarcación-Formosa, C3 Resistencia-Avía Terai-Pinedo, C Santa Fe-San Salvador de Jujuy y C6 Pinedo- Tostado. Casi todos ellos avanzados, como se destacó cuando se identificaron las obras realizadas. Los proyectos que han ido avanzando están en estrecha vinculación con los requeridos para materializar el Eje de Capricornio de la iniciativa IIRSA.

²⁷ La parte brasileña del eje ferroviario bioceánico está en funcionamiento entre Cascavel y Paranaguá y la empresa Ferroeste tiene el diseño final de ingeniería para la conexión de Cascavel a Foz de Yguazú y estudios de viabilidad de un ramal entre Guarapuava y Paranaguá. Según el presidente de la Ferroeste, el ramal del corredor en el territorio paraguayo, que conectará las ciudades de Puerto Presidente Franco y Pilar, en la frontera con la región argentina de Resistencia, tiene alrededor de 300 kilómetros y su construcción será una asociación entre Brasil y Paraguay, con financiación del BNDES, tal como se decidió en una reunión entre Chile, Argentina, Paraguay y Brasil, el 29 de mayo de 2008.

²⁸ El Gobierno invirtió 90 millones de pesos en el ramal C3 del ferrocarril Belgrano, sobre 23 km.

²⁹ 102.747 toneladas.

³⁰ CNRT, Comisión Nacional de Regulación del Transporte <http://www.cnrt.gov.ar/infoferro/>

Y siguen los proyectos. En cuanto a obras, los gobiernos de la Nación y de la provincia de Catamarca convinieron con el consorcio Shima crear una comisión para evaluar la posible rehabilitación de la línea que une Andalgalá (Catamarca) - Serrezuela (Córdoba), que estaría al servicio de la empresa minera Agua Rica. Por otro lado, la CAF, Corporación Andina de Fomento, definió los fondos para reactivar el Ferrocarril Belgrano Cargas, que serán administrados por la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, y podrían asignarse para reactivar el corredor cerealero, reforzando de este modo el modelo agro exportador del IIRSA. Hay 700km seleccionados, además de la importación de vagones y el reemplazo de locomotoras, con fondos que no saldrían vía SOE, sino que, a partir de la nueva Ley de Ordenamiento Ferroviario, serían licitados por la ADIF y financiados por el Banco Mundial. Asimismo, existen proyectos para reactivar servicios de cargas y pasajeros entre La Quiaca y San Salvador de Jujuy. Otro proyecto por las vías del Belgrano en el tramo entre la Ciudad de Buenos Aires y Rosario Oeste, es el Tren de Alta Velocidad entre Buenos Aires, Córdoba y Rosario, proyectado exclusivamente para servicios de pasajeros.

Frente a las obras realizadas y a los proyectos existentes, a los fondos con que se contarían para la reestatización, que implicaría la continuidad de los servicios con gerenciamiento privado, cabe preguntarnos el destino que se estaría trazando para este ferrocarril: en lugar de ser un ferrocarril de fomento, al servicio de las economías regionales y las poblaciones asentadas a lo largo de su recorrido, se limitará a llevar productos a los puertos del Pacífico para su exportación a los mercados asiáticos, transportando soja, granos y minerales? O se reestatizará para servir al desarrollo de todas las provincias cumpliendo parte de los objetivos para los cuales fue construido hace más de un siglo? ¿Al servicio de quienes los trenes de cargas? ¿Al servicio de los grandes cargadores de granos o de los productores medianos y pequeños del NOA y del NEA?

5. Referencias bibliográficas

- Argentina, Secretaría de Transporte, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios <http://www.transporte.gov.ar>
- Argentina, Secretaría de Transporte, Subsecretaría de Transporte Ferroviario de la Nación. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Información entregada por solicitud, TRI-SO1:0027385 30/06/09
- Cena, Juan Carlos. (2008) La falsaria estatización del F.C. Belgrano Cargas 7 entregas, ARGENPRESS., octubre y noviembre del 2008 <http://www.argenpress.info/2008/11/la-falsaria-estatizacion-del-fc-belgrano.html>
- CNRT, Comisión Nacional de Regulación del Transporte <http://www.cnrt.gov.ar/infoferro/>
- Herrero Félix y Elido Veschi (2002) Le Ferrocarriles en vía muerta Le Monde Diplomatique ("el Dipló") Febrero de 2002. Buenos Aires
- IIRSA, Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA <http://www.iirsa.org/ejedecapricornio.asp> y <http://www.iirsa.org/Proyectos>.
- Montañez Gómez, Gustavo y Delgado Ovidio (1998) Espacio, Territorio y Región: Conceptos Básicos para un proyecto nacional. Cuadernos de Geografía, Vol. VII, Nº. 1-2, Bogotá.
- Schweitzer Mariana (2008) El sistema ferroviario argentino y la configuración del territorio. Los proyectos que avanzan. 13º Congreso Nacional sobre desarrollo Regional. Amecider, Aguascalientes CD-ROM
- ZICOSUR, Zona de Integración del Centro Oeste Sudamericano http://www.zicosur.net/Nueva_ZICOSUR/espanol/index1.php