



Condición geográfica impone desventaja al transporte ferroviario hasta el puerto de Iquique

FUENTE: PortalPortuario

El ferrocarril como medio de transporte de carga para operar desde y hacia el Puerto de Iquique enfrenta desventajas geográficas, perdiendo terreno frente a los camiones. El planteamiento se enmarcó en las posibilidades de utilizar el modo ferroviario en el Corredor Bioceánico que se proyecta entre Chile y Brasil, pasando por el Paraguay, Bolivia y Argentina.

El gerente general de la Empresa Portuaria Iquique (EPI), Rubén Castro, situó el principal obstáculo en la diferencia de altitud que separa al recinto

portuario, situado casi al nivel del mar, de la zona interior en la Región de Tarapacá, a cerca de 1.000 metros. El ejecutivo cuestionó la efectividad del tren en un terreno complejo. En ese sentido, Castro explicó que “el tema ferroviario funciona muy bien en largas distancias con cargas masivas y homogéneas, pero cuando tienes una diferencia de 1.000 metros de altura entre lo que es la llanura de la Ruta 5 y el Puerto de Iquique, ahí no sirve, porque se debe hacer un serpenteo tremendo. Además, el puerto teniendo este emplazamiento en una isla, hace bien complejo meter un tren;

se demora mucho y tiene muy poca capacidad”.

El ingeniero en transporte profundizó su planteamiento y señaló que “un tren con 12 carros puede sacar en double stacking hasta 24 contenedores y se demora, aproximadamente, tres horas en hacer todo el proceso; en tres horas, yo despacho 60 contenedores en camiones, entonces no tiene lógica ni sentido”.

“En el caso nuestro, por la geografía donde estamos emplazados, el camión es el que va a funcionar. En las grandes distancias, obviamente, claro – que funciona el tren-. Una vez que ya estemos en Alto

Cronica

Hospicio o en Pozo Almonte, desde ahí el ferrocarril –es útil- para acercarse al paso de Jama, de todas maneras”, complementó el gerente general.

Sin embargo, Castro apuntó al transporte multimodal como la alternativa correcta para movilizar las cargas internacionales que transitan por el Corredor Bioceánico entre los puertos de Chile y Brasil, pasando por Argentina y Paraguay.

“Esto va a ser multimodal o

intermodal, el tren va a acercarse al paso de Jama y ahí va a subir el camión. Al otro lado, va a estar esperando otro tren que se va a ir por Argentina, Paraguay y Brasil”, sostuvo el ejecutivo.

“El puente que se inaugurará entre Puerto Murinho (Brasil) y Carmelo Peralta (Paraguay) no es ferroviario, es vial; entonces tiene que ser el resultado de un encañamiento de modos y eso creo que los brasileños y los paraguayos lo tienen más claro que nosotros”, indicó el gerente general.

