



RESULTA MAS RENTABLE QUE LA CONSTRUCCION DE NUEVAS LINEAS

La India emprende la transformación de 11.000 km de vías estrechas

Casi 3.600 km de vía han sido convertidos a vía ancha en los dos primeros años y medio del plan. De seguir el ritmo de trabajo actual, IR será capaz de llevar a cabo la transformación de alrededor de 8.000 km en marzo de 1997, frente a los 6.000 km previstos en un primer momento. En el siglo XXI, el mapa ferroviario de la India habrá cambiado por completo. IR podrá aumentar los tráficos y los ingresos, y contribuir, además, a la integración de diversas partes del país a través de una eficaz red de ferrocarriles de vía ancha.

Cuando la India obtuvo la independencia, en 1947, IR heredó una red con diferentes anchos. En 1991, la compañía explotaba 34.544 km

Una tarea considerada en otro tiempo imposible, la de convertir el ancho de vía, se encuentra ahora en marcha en la India. Los Ferrocarriles Indios (IR) emprendieron hace tres años un plan para transformar 11.000 km de ferrocarriles de vía métrica y estrecha en ferrocarriles de vía ancha.

de vías de ancho 1,676 mm; 23.599 km de vías métricas; y 4.068 km de vías estrechas (610 mm y 762 mm). Por lo general, las líneas de vía métrica y estrecha se encontraban en las regiones más atrasadas y subdesarrolladas del país, circunstancia que ha frenado en gran medida el establecimiento de industrias y actividades comerciales en esas áreas.

Aunque los inconvenientes de una red de diferentes anchos se han puesto de manifiesto a lo largo de estos años,

los intentos realizados para emprender una transformación a gran escala no han obtenido mucho éxito hasta ahora, debido a la magnitud de la tarea y al coste que entraña. Sin embargo, IR nunca tuvo intención de eliminar la red métrica, como demuestra el hecho de que en los últimos tiempos intentara mejorarla.

Por fin, en enero de 1992, se tomó la decisión de transformar la red a un sólo ancho, ya que la red métrica no satisfacía las necesidades que requería la industria y el comer-

cio, todo lo cual conducía a un desarrollo económico desequilibrado. Para ejecutar el plan se elaboró un programa de acción muy ambicioso, que tenía como objetivo transformar más de 11.000 km (alrededor del 40 por ciento de las líneas de vía métrica y estrecha) a ferrocarriles de vías anchas. Como resultado de este plan, de aquí a 1997 se transformarán alrededor de 6.000 km de vías.

La red de vía ancha de IR, que en 1992 suponía el 56 por ciento de la red total, soportaba el 90 por ciento de los tráficos de mercancías (medidos en tonelada-km), y el 84 por ciento de los tráficos de pasajeros (pasajeros-km). La red métrica, que suponía el 38 por ciento de la red, soportaba tan sólo el 9 por ciento de los tráficos de mercancías y el 16 por ciento de los tráficos de viaje-



La diversidad de anchos impedía un desarrollo económico equilibrado.

ros; esta red genera unas pérdidas de unos 45.000 millones de pesetas. Otras pérdidas, tanto económicas como de tiempo, se producen en los transbordos de mercancías en los diversos puntos de intercambio entre redes.

Los tráficos de mercancías de vía ancha se han quintuplicado en los últimos 40 años (350 millones de toneladas), mientras que los tráficos de pasajeros se han triplicado, y han alcanzado los 3.749 millones de viajes. Las vías se han desdoblado, y la mayor parte se han electrificado para hacer frente al aumento, pero se encuentran ahora saturadas. IR necesita infraestructuras adecuadas para transportar, aproximadamente, 600 millones de toneladas de mercancías, y 4.500 millones de pasajeros-viaje anuales a finales de siglo.

Las obras de transformación se están efectuando a un nivel básico con el objeto de controlar los costes. Por ejemplo, no se han previsto inversiones en instalaciones adyacentes a las vías, como edificios de personal, talleres o muelles de carga. El sistema de señalización se ha modificado sólo ligeramente con el fin de mantener

la velocidad actual en las líneas métricas existentes. En cuanto a los puentes, en lugar de proceder a reconstruirlos, se han reforzado.

Estrategia. Gracias a estas medidas, el coste de la transformación se ha establecido entre 20 y 25 millones de pesetas por kilómetro. El coste de previas conversiones se elevaba a cerca de 36 millones de pesetas por kilómetro, pero, a título indicativo, el promedio de construcción de un nuevo ferrocarril de vía ancha asciende a unos 40 millones de pesetas por kilómetro.

Cuando la asignación prevista para el ferrocarril hubo que reducirse de 1.810 millones de pesetas a unos 1.088 millones debido a la situación económica del país, IR se vio obligada a revisar su estrategia. La compañía llegó a la conclusión de que resultaría más económico llevar a cabo la transformación del ancho en determinadas líneas métricas. De esta forma, se ofrecería una alternativa a los ferrocarriles de vía ancha, y, por lo tanto, se crearía una mayor capacidad.

Con esta idea en mente, 40.000 millones de pesetas de

los 48.000 necesarios para sustituir las vías métricas deterioradas se desviaron para emprender la transformación del ancho. Además, 16.000 millones de pesetas destinados a ampliar las actividades de control de tráficos en la red métrica, así como 52.000 millones asignados en un principio para aumentar la capacidad en los ferrocarriles existentes de vía ancha, se destinaron al plan de transformación. Junto con los 48.000 millones de pesetas ya asignados al programa de conversión, esto significa que el proyecto contará con un total de unos 156.000 millones de pesetas.

En el primer año del plan, se transformaron 1.351 km de vías métricas y estrechas, que ya se encuentran en servicio, aunque el objetivo que se había establecido era de 1.200 km de vías. En el período 1993-94 se completaron 1.600 km de vías, y en los seis primeros meses del período 1994-95 se transformaron 645 km, con un objetivo inicial de 1.600 km para ese año. Teniendo en cuenta el ritmo de trabajo actual en diferentes tramos, se considera que ese objetivo podría superarse en 300 km.

Uno de los principales objetivos de la transformación es aumentar la capacidad al menor coste posible, construyendo más ferrocarriles de vía ancha, y descongestionando así las existentes.

Algunas de las nuevas líneas previstas son: Bathinda-Mathura, vía Hissar, Rewari y Alwar, una línea de circunvalación en Delhi para tráficos de fertilizantes, cereales, etc.; Delhi-Ahmedabad, vía Rewari, Jaipur y Ajmer, que reducirá la congestión en la línea Delhi-Baroda Rajdhani, y evitará la construcción de una línea de 300 km entre Godhra e Indore; Jabalpur-Gondia-Chanda, que constituye una alternativa Norte-Sur a la línea Nagpur-Ballarshah; Goa-Hospet-Guntkal-Guntur, una vía de enlace directo entre la costa este y oeste; Kanpur-Agra Fort-Bandikui, línea que evitará el paso por Delhi de los tráficos que se dirijan a Rajasthan; Miraj-Hubli-Bangalore, que acortará la distancia entre Bombay y Bangalore; y, por último, la línea Madrás-Dindigul, vía Villupurum, una ruta directa entre Madrás, Madurai y Turicorin.

La construcción de nuevas líneas en la India se ha convertido en algo mucho más costoso y más lento que en el pasado debido a problemas medioambientales y de expropiación de tierras. En la actualidad ninguna de las líneas de IR resulta rentable si no se transportan grandes cantidades de minerales. De modo que para aumentar la capacidad y reducir pérdidas, la solución más adecuada es transformar determinados ferrocarriles de vía métricas y estrechas, en lugar de construir nuevas líneas, que, en la mayor parte de los casos aumentarían las pérdidas. □

