

### 16.3. IDEA DE PROYECTO INCREMENTO DE LA TRANSPORTACIÓN DE CARGA POR FERROCARRIL. REHABILITACIÓN DE LA LÍNEA SUR

#### 16.3.1. *Introducción y antecedentes*

---

En la actualidad el suministro de recursos para mantener en condiciones aceptables el estado técnico de las vías férreas es insuficiente, dado el limitado nivel presupuestario para tal actividad, lo que ha obligado a destinar los escasos materiales disponibles hacia las principales líneas del país (Línea Central) y limitar las condiciones de explotación de otras.

Ante esta situación y dada la necesidad de transportar las cargas que se originarán en el Puerto de Mariel hacia el este del país, con la condición que no atraviesen por el nudo ferroviario de La Habana e interfiera el ya cogestionado transporte público urbano de la capital, se desarrolla el presente proyecto sobre la utilización de la Línea Sur en las transportaciones de carga con origen en el Puerto del Mariel.

En el estudio se analizarán la incidencia en las transportaciones de las cargas y de pasajeros por la Línea Sur en cuanto a:

- Estado técnico que presentan la vía y las obras de fábrica,
- Seguridad en la circulación de los trenes,
- Inversiones a desarrollar en el tramo (mejoramiento de estaciones, aumento de la longitud de las carrileras de cruces, etc.).

#### 16.3.2. *Antecedentes*

---

La Línea Sur hasta el enlace con el Ramal Montalvo tiene una longitud de 147,8 km. Esta vía en sus primeros 28,0 km (Habana-Bejucal) fue el primer tramo ferroviario construido en el país, cuya inauguración ocurrió el 19 de noviembre de 1837.

Esta línea se caracteriza por un perfil plano en todo su recorrido, apropiado para este medio de transporte, atravesando en su trayecto importantes poblados que tuvieron su crecimiento gracias al desarrollo ferroviario vinculado con la industria azucarera en toda esta zona.

Con el desarrollo de la Línea Central (principal línea ferroviaria del país) y dada las limitaciones económicas que presentaba el país, esta vía vio limitada la circulación de trenes y por consiguiente su desarrollo y no es hasta la actualidad, que dadas las perspectivas de desarrollo que tendrá el puerto del Mariel en la manipulación de cargas y la necesidad de que estas mercancías se trasladen por fuera del nudo ferroviario de la capital, es que se propone rehabilitar la mencionada línea fundamentalmente en el tramo Rincón (km 23,3)-Enlace Ramal Montalvo (km

147,8), para de ahí circular por el ramal del mismo nombre de 18,9 km de longitud hasta el patio ferroviario de Jovellanos, donde se conecta con la Línea Central hasta las regiones central y oriental del país.

### *16.3.3. Objetivos*

---

- Mejorar la infraestructura ferroviaria en la Línea Sur (Tramo Estación Rincón-Enlace Ramal Montalvo) y del Ramal Montalvo.
- Elaborar estudio de pre y factibilidad técnico-económica relacionado con las inversiones a acometer en el tramo.
- Incrementar las transportaciones de carga por ferrocarril.
- Mejorar los niveles de seguridad en el tramo.

### *16.3.4. Productos y resultados*

---

- Ahorro de combustible en la tracción de los trenes (trazado llano).
- Desvinculación del tránsito de las cargas del centro de la capital.

### *16.3.5. Relación con el desarrollo sostenible del país y sus prioridades*

---

El proyecto contribuye al desarrollo sostenible del país, ya que garantizará las transportaciones de carga fundamentalmente hacia el este del país de una forma más económica, primero por utilizarse el ferrocarril, medio de transporte más eficiente en las transportaciones de cargas masivas a largas distancias y segundo por utilizarse una vía completamente llana, lo que supone un sustancial ahorro de combustible en la tracción de los trenes.

Con el proyecto se mejora la calidad de vida de las poblaciones asentadas a lo largo de la vía, que durante años vieron mermadas sus posibilidades de desarrollo por la falta de transporte. Este proyecto además contribuirá al incremento del número de empleos en la zona.

Por otra parte el proyecto responde a los lineamientos de la política del transporte del país como son:

**Lineamiento-270:** Relacionado con garantizar la utilización de los esquemas y medios más eficientes para cada tipo de transportación a través del perfeccionamiento de cargas del país aprovechando las ventajas comparativas del ferrocarril.

**Lineamiento-271:** Las inversiones se pagarán con el rendimiento de estas, relacionadas con el desarrollo del ferrocarril y de la infraestructura portuaria y su equipamiento se financiará, fundamentalmente con los ahorros de portadores energéticos y reducción de gastos.

**Lineamiento-272:** Impulsar el programa de recuperación y desarrollo del ferrocarril dentro del proceso inversionista del país, priorizando el mejoramiento y

mantenimiento de la vía y la gestión de las operaciones, para elevar la velocidad de marcha de los trenes, la seguridad, la disciplina ferroviaria y disminuir los tiempos de transportación de la carga y los pasajeros. Todo ello se ejecutará según el plan y las posibilidades reales.

#### *16.3.6. Alcance del proyecto y vínculo con otros proyectos*

---

El proyecto presenta un alcance nacional, ya que permitirá las transportaciones de volúmenes considerables de carga contenedorizada y general prevista en el periodo 2014-2016. Este proyecto tiene vínculo con los estudios que se desarrollan para la transportación interurbana de pasajeros por ferrocarril, el desarrollo del Puerto del Mariel y las transportaciones de áridos destinadas para obras del ferrocarril y construcciones en la capital.

#### *16.3.7. Actividades del proyecto y calendario*

---

- Mejorar la superestructura de la vía y las obras de fábrica (Año 1).
- Elaborar tareas de inversión para el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria (Año 1).
- Elaboración de proyectos (Años 2 y 3).
- Construcción de obras ferroviarias (Año 2 y 3).

#### *16.3.8. Presupuesto*

---

El presupuesto total del proyecto (rehabilitación de la línea) es de aproximadamente 25,0 Mpesos/km, considerando la mayor ejecución de las obras en reparaciones ligeras y de 12,0 Mpesos en la reparación de cada puente como promedio, a esto hay que incluirle adicionalmente el monto de las inversiones en infraestructura como alargamiento de las carrileras de cruce y mejoramiento de las estaciones.

#### *16.3.9. Posibles complicaciones y desafíos*

---

El principal desafío es disponer del financiamiento necesario para rehabilitar la línea en el periodo establecido.

#### *16.3.10. Responsabilidades y coordinación*

---

La responsabilidad del proyecto será:

CEDI (Centro Nacional de Infraestructura Ferroviaria). Entidad estatal encargada de la administración del presupuesto para la rehabilitación de la vía.

UFC (Unión de Ferrocarriles de Cuba). Entidad estatal propietaria del patrimonio de la red ferroviaria del país.

El CEDI proporcionara el financiamiento y la UFC es la encargada de suministrar el servicio a través de sus empresas de construcción y mantenimiento de vías férreas y obras de fábricas, planta de traviesas, soldadura de carriles, etc.

## 17. CONCLUSIONES

La prioridad en la transferencia y difusión de tecnologías la tiene el sector de energía por su peso determinante en las emisiones de GEI del país.

La reciente creación del Ministerio de Energía y Minas constituye un importante paso para superar vacíos existentes en el marco regulatorio, así como en la elaboración y formalización de una política energética en el país.

Las principales barreras en el sector energético son las restricciones impuestas por el bloqueo económico y comercial de EE. UU. a Cuba, que dificulta la transferencia y difusión de tecnologías de punta, además de que limita el acceso a créditos y financiamiento, reduce las opciones tecnológicas disponibles y suministradores tanto de tecnologías como de piezas de repuesto. Constituyen también barreras la insuficiente capacidad de la industria nacional, la falta de experiencia en el montaje, operación y mantenimiento de nuevas tecnologías.

Las barreras económicas y financieras pueden minimizarse con la creación de empresas mixtas donde la parte extranjera pone el financiamiento, la tecnología y todo el apoyo técnico requerido.

Los planes de acción de las tecnologías incluyen las actividades necesarias para remover o minimizar las barreras.

Las ideas de proyectos son consistentes con las prioridades del país.