

Cena, Juan Carlos, "F.C. Belgrano cargas ¡levántate y anda! (III)", *La Fogata Digital*, Argentina, [s.f.].

Consultado en:

http://www.lafogata.org/05arg/arg12/arg_2-1.htm

Fecha de consulta: 21/04/2014.

En este proceso de resucitización, el Banco Mundial aportaría el óleo milagroso, para que se levante y ande esta línea férrea. Sería un préstamo de u\$s 450 millones en dos pociones – mientras tanto, lo declararían en estado de emergencia ante el clamor y la presión de los gobiernos provinciales voceros de los grandes cargadores cerealeros – en tanto, el gobierno nacional anda de fracasos espasmódicos en autismos pregoneros, sin solución de continuidad.

PARTE III

Más allá de las necesidades de recuperar la principal arteria ferroviaria de cargas desde Buenos Aires hasta Bolivia, Chile y Paraguay, lo cierto es que la Unión Ferroviaria es el gran escollo y el punto que puede llegar a frustrar las necesidades de una región con diez millones de habitantes. El senador por el partido Renovador de Salta, Ricardo Gómez Díez, acusó a la UF de ser «el principal obstáculo para la recuperación del Belgrano Cargas». A su vez, el legislador apuntaló la disposición de todos los legisladores del noroeste.

«Los senadores del NOA vamos a hacer lo imposible para rescatar esta importante vía de transporte», prometió. «No puede ser que el capricho de un gremio, que se ha mostrado inoperante, perjudique a tanta gente», enfatizó.

No es ninguna novedad del deterioro del Ferrocarril Belgrano.

La falta de inversión en mantenimiento hace que sea inutilizable. Al no haber ferrocarril, el servicio de transporte por camiones tampoco da a basto. De ese modo, todas las provincias del Norte se ven imposibilitadas de trasladar su producción hasta los puertos del Pacífico - especialmente, Mejillones, en el Norte chileno-, Rosario, y Buenos Aires.

Se calcula que, además de aumentar la oferta, el ferrocarril abarataría los fletes en no

menos de un 30 por ciento.

En cuanto a la generación de empleo, la restauración y mantenimiento de los ramales ocuparía, como mínimo, a tres mil personas.

Pero es dable destacar que el deterioro y vaciamiento del F.C Belgrano comienza con fuerza cuando era administrador el Contador Ludueña, hombre de la Fundación Mediterránea, en la década del 90, y al final del mandato de Carlos Menem es cuando le adjudican la concesión al sindicato La Unión Ferroviaria.

Sobre este ferrocarril hubo una política sistemática y permanente de desestructuración. Se cerraron talleres de vías con el de Los Naranjos- Santiago del Estero, fue despojado de la planta potabilizadora de agua que surtía agua potable al pueblo, y ni que hablar de sus máquinas de reparación, y rectificación de rieles. Taller que poseía una alta tecnología como el de los Hornos- La Plata.

Todos guardaron un cómplice silencio, desde la clase política con raras excepciones, los gobernadores que hoy claman por su retorno, dirigentes gremiales, los claustros universitarios y así de seguido, menos los trabajadores que se manifestaron en las huelgas del año 1991 y 1992, anunciando el desastre por venir.

Luego la Unión Ferroviaria se apoderó de ese ferrocarril, a través de la concesión, transformando a algunos de sus talleres en cooperativas y en el raquitismo operativo que hoy padece.

Todo un logro nacional. Algún día deberán rendir cuentas todos estos depredadores y saqueadores del F.C. Belgrano.

Hoy, todos estos personajes vislumbran otro negocio y, se suman a los lacrimógenos coros plagados de lamentos para acelerar su reapertura.

Y el Estado Nacional ajusta los últimos detalles para reestatizar al ferrocarril Belgrano

Cargas, que como primer paso declarará la "Emergencia Económica" del tren que llega a trece provincias -entre ellas Tucumán- y tres regiones.

"Con este esquema legal, la Secretaría de Transporte podrá aprobar por decreto el retorno del tren carguero al Estado y otorgarle de inmediato fondos para inversiones urgentes, cuyo plan de obras tiene en carpeta como primera medida poner en condiciones los ramales troncales que pasan por Santa Fe, Córdoba, Catamarca, Tucumán, Salta y Jujuy (este año), como así también reparar locomotoras y vagones para transportar las cargas comprometidas hasta el año 2006" repito, dicen desde el gobierno.

"Además, con recursos del presupuesto nacional se piensa recuperar los ramales que unen Santa Fe, Chaco, Formosa, Salta y Jujuy y dejar para después del 2008, la rehabilitación de ramales secundarios de Buenos Aires, Santa Fe, Santiago del Estero, Tucumán, La Rioja, San Juan y Mendoza".

Trenes de Carga

Fuera del problema del FC Belgrano Cargas, este, tne la agenda cargada de problemas sin resolver, todos en el ámbito de los trenes de cargas.

Gobierno encarrila la negociación de la concesión ferroviaria de ALL (empresa brasilera. Que según versiones habría solicitado colocar en su material rodante la bandera brasilera) Había una carta de entendimiento firmada y fecha de audiencia, que se suspendió por diferencias en las inversiones. Éstas se habrían saldado. Falta el comunicado oficial. Cuando estaba lista hasta la fecha de audiencia pública, la renegociación contractual del concesionario de trenes de carga América Latina Logística (ALL), se suspendió.

El 5 de julio la Unidad de Renegociación y Análisis de contratos de servicios públicos (Uniren) firmó con la concesionaria de las dos líneas de carga que eran de los ferrocarriles San Martín y Urquiza la renegociación contractual de los dos ramales con el mismo esquema que los otros concesionarios de carga. Un porcentaje de la facturación para

inversiones, otro para el pago del canon atrasado y la solución de los reclamos mutuos (por multas e inversiones no realizadas).

En el caso de ALL, daba un resultado a favor del Estado de aproximadamente \$ 73 millones. Dicho monto la empresa debe destinarlo a inversión de infraestructura de vías, descontando un porcentaje de su facturación para tal fin.

El 18 de julio, el Gobierno publicó en el Boletín Oficial las dos cartas de entendimiento y fijó para el 12 de agosto la fecha de la audiencia pública, firmadas por los representantes de la Uniren y la empresa.

Eran las dos últimas que se firmaban con las cuatro concesionarias y así se lograba cerrar el capítulo trenes de carga.

Sin embargo, a los 10 días, el 28 de julio, se publicó en el Boletín Oficial la disposición 23 de la Uniren por la que se suspendió la audiencia pública "por estrictas razones técnicas vinculadas con los términos de la Carta de Entendimiento sometida a consulta, y por ende, cuestiones operacionales".

"Fue la primera vez que, con carta de entendimiento firmada, se suspendía una audiencia ya convocada previamente en el Boletín Oficial.

Fuentes oficiales hablaron en su momento de problemas con el canon, de que ALL contabilizaba más descarrilamientos que el resto de los otros operadores, que las cartas de entendimiento se frenaron por pedido del ministerio de Planificación.

Ahora otras fuentes hablan de un nuevo acuerdo ya cerrado, que la diferencia se encontraba en unas inversiones declaradas por la empresa que estaban dentro de los reclamos mutuos y que ya se está definiendo la nueva fecha de audiencia pública. Consultada al respecto, ALL no respondió a los llamados de este diario. (El Cronista - 16/08/2005)

América Latina Logística - ALL, continúa generando problemas. Hasta los municipios

reclaman su incumplimiento. La comuna de Junín va a intimar a ALL para que repare el paso a nivel de Rivadavia.

El municipio intimará a la concesionaria ferroviaria América Latina Logística por la falta de reparación del paso a nivel sobre calle Rivadavia, recordando la obligación de la empresa de mantener las condiciones de limpieza, higiene y seguridad en la vía férrea.

Desde distintos sectores de la población se venía reclamando una reparación urgente de las veredas del sector, dado que resulta muy difícil el incesante paso de peatones, ciclistas y automovilistas.

Ante esta situación, el secretario de Obras Públicas, Agustín Pinedo, dijo que "recibimos la solicitud del Concejo Deliberante por un tema que es real, dado que el paso a nivel está en muy mal estado. También hemos efectuado algunos trabajos, en el sector donde está la canalización con unas tapas metálicas que se sueltan y ocasionan grandes molestias".

"En este momento he dado instrucciones para que se intime a América Latina Logística, enviándole una nota con acuse de recibo en Junín, y además vamos a enviar otra nota más explícita a la Secretaría de Transporte", adelantó ayer.

El funcionario municipal analizó que "ALL tiene un abandono absoluto no solamente en el paso a nivel de Rivadavia, sino también el de Primera Junta y a lo largo de toda la vía férrea que corre paralela al sector donde la avenida San Martín se angosta y ni siquiera tiene alambres, lo cual reviste un grado de peligrosidad muy alto".

También recordó que "el municipio, a costa de los vecinos, está haciendo un alambrado sobre calle Newbery, donde tenemos mayor densidad poblacional, pero creemos que es una situación que debe afrontar la empresa y la Secretaría de Transporte, que tiene incumbencia en el tema, debe exigir que América Latina Logística cumpla".

"Desconozco los contratos que posee el concesionario de la explotación del servicio, pero

quiero suponer que los funcionarios nacionales no se deben haber olvidado de la obligatoriedad de mantener condiciones de limpieza, higiene y seguridad en la vía férrea, sobre todo cuando cruza la ciudad", añadió Pinedo.

Por otra parte, el titular de Obras Públicas analizó que "el paso de Almirante Brown es un caso de alta peligrosidad, pero ellos se niegan a la colocación de barreras automáticas aduciendo altos costos". "Nosotros le hemos reiterado junto al Intendente en varias oportunidades que el costo de una vida no hay manera de pagarlo, así que el precio de una barrera es completamente exiguo frente a cualquier desgracia que pudiera ocurrir", puntualizó.

Asimismo, observó que "toda la problemática del ferrocarril parecería que fuera de otro país, porque es muy difícil golpear una puerta, más difícil aún que lo atiendan y directamente imposible que resuelvan el problema".

El Estado

Agustín Pinedo destacó que "hay que pensar que los mecanismos de control del Estado nacional son inexistentes. Nos hemos enterado a través del periodismo nacional de la situación de las estaciones de gas en Buenos Aires, donde la Auditoría de la Nación ha hecho investigaciones y no hay inspecciones ni ningún tipo de control".

"No hay que olvidar que hubo un desguace del Estado, como herencia que ha quedado de los años '90. Va a ser algo difícil de revertir, pero nosotros desde lo local estamos permanentemente haciendo gestiones a todo nivel y tratamos de aportar algo de nuestra parte, para que se tome conciencia que las localidades y sus ciudadanos también hacen su esfuerzo", dijo Pinedo. (Diario La Verdad – 20/08/2005)

Es cuestión de buscar en los medios de difusión de los pueblos y va a encontrar lo que los grandes medios saben pero no publican. Se reclama y se vuelve a reclamar y este Estado padece de una sordera congénita. Sigamos mirando el interior y veremos el deterioro y la

decidía de los concesionarios de cargas. Vamos a donde hay lucro.

Compromiso de Ferrosur Roca por el tren de cargas

El gerente de Operaciones dijo que se intensificará el uso del ramal a Puerto Quequén. Así se le comunicó al titular del Consorcio de Gestión Directivos de la concesionaria en Necochea

Ferrosur Roca confirmó que el tren de cargas volverá a reanudar su servicio a Puerto Quequén. La semana próxima se fijarán las tarifas, que serán distribuidas entre los operadores para la utilización del ramal que confluye en nuestra estación marítima.

Esta novedad se conoció durante la reunión que el presidente del Consorcio de Gestión de Puerto Quequén, Norberto Jakob, mantuvo ayer con Gustavo Romera gerente de Operaciones de Ferrosur Roca en la Capital Federal.

Jakob participó del encuentro junto a integrantes de la Municipalidad de San Cayetano: no concurrieron representantes de la comuna de Necochea, aunque estaban invitados. Debe recordarse que Ferrosur Roca es concesionaria del ramal ferroviario.

El representante de Ferrosur Roca adelantó que "vamos a interesar a los operadores para que vuelvan a operar con este ramal para derivar su carga a Puerto Quequén".

Este compromiso fue rescatado por Jakob, quien señaló que "nosotros también vamos a dialogar con los operadores para que reanuden su derivación por nuestra estación marítima".

Puntualizó el titular del ente portuario que "la intención que manifestó la gente de Ferrosur Roca es reanudar el servicio de cargas. En la medida que se avance con la carga, se empezarán trabajos para reparar el deteriorado ramal. Ese fue un compromiso que asumió Ferrosur Roca".

Jakob indicó que Romera y otros integrantes de la concesionaria "llegarán a Puerto

Quequén en el término de tres semanas. En esa oportunidad vamos a efectuar una reunión con los intendentes del hinterland portuario, para que se dialogue sobre el interés de toda la región por el servicio ferroviario."

La recategorización

Debe mencionarse, según fuentes del Consorcio de Gestión local, que Bahía Blanca, actualmente, recibe el 40% de su volumen exportable por ferrocarril, mientras que a Puerto Quequén arriba menos del 4% por ese medio de transporte.

También se ha venido gestionando la recategorización del ramal ferroviario de ingreso a Puerto Quequén, a los fines de que la empresa concesionaria efectúe las inversiones necesarias en obras de reacondicionamiento.

Cabe destacar que Ferrosur ha categorizado al mencionado ramal como "sin operación a la demanda", cosa que la excluye del compromiso de inversión o mejoras futuras. Habrá que aguardar entonces si con el compromiso establecido ahora ante Jakob y los funcionarios de San Cayetano, Ferrosur Roca modifica su estrategia respecto al ramal que finaliza en nuestra estación marítima